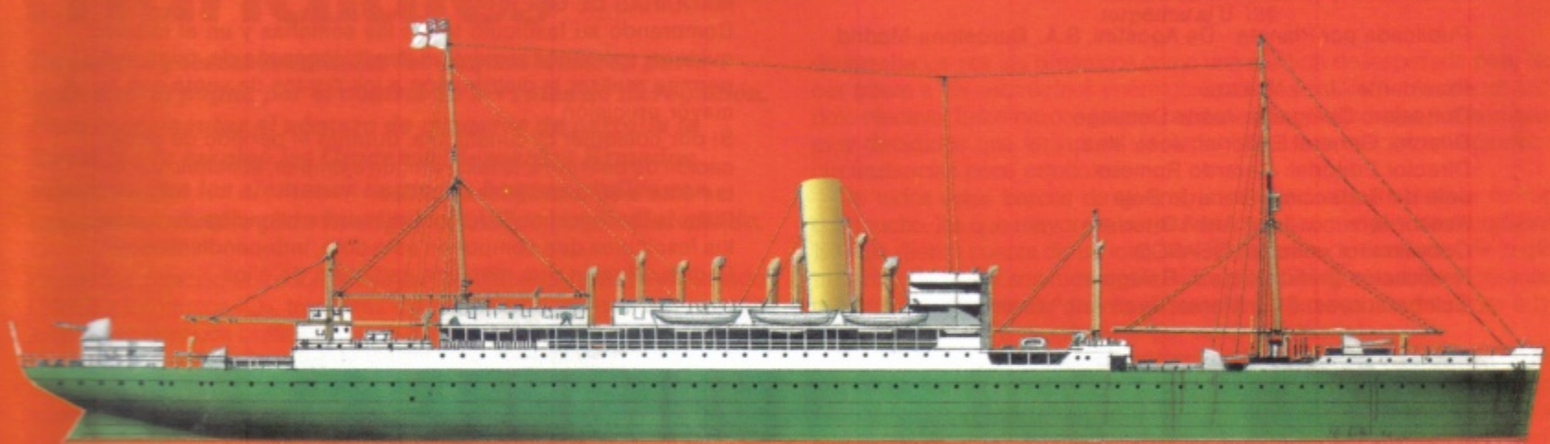
MAQUINAS DE GUERRA

124

225 PTAS.
(IVA Incluido)

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI



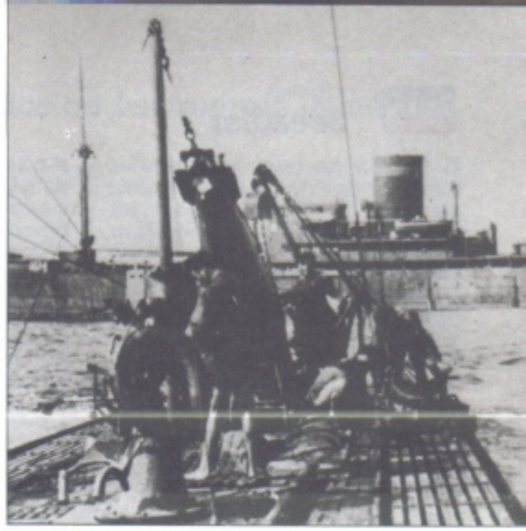
Mercantes armados y corsarios de la segunda guerra mundial

H.S.A.NABRIA
A 8 10
DGP
DICOSA S.A.

10124
9 788475 512921

P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

Mercantes armados de las guerras mundiales



Imperial War Museum

Los buques mercantes artillados alemanes efectuaron durante las dos guerras largos cruceros contra la navegación comercial. A menudo reaprovisionaban a los U-boote *en sus lejanas singladuras: en la fotografía, el* Kormoran *en aguas de Natal transborda torpedos al* U-124.

En las dos guerras mundiales los buques tomaron parte activa en la pugna por el control de las rutas de navegación. Para incrementar el número de cruceros de patrulla la Royal Navy empleó los Cruceros Mercantes Armados, mientras que los alemanes enviaron buques civiles con armamento oculto para hostigar el tráfico comercial aliado.

Existe una relación entre los corsarios, los cruceros mercantes armados (AMC) y los barcos «Q», tres grupos diferentes de buques. Los cruceros mercantes armados británicos eran, abiertamente, barcos auxiliares artillados, habitualmente buques de línea de desplazamiento moderado destinados al transporte de pasajeros y que habían sido transformados (sólo temporalmente) para cubrir los huecos en las listas de unidades de guerra. Mientras que en este caso sus funciones eran bastante claras, no sucedía lo mismo con los corsarios. Los primeros de éstos fueron barcos de línea alemanes que se revelaron incapaces de cumplir con la tarea encomendada. Fueron reemplazados por una gran variedad de mercantes, la mayor parte de ellos poderosamente armados y que utilizaban una gran diversidad de ingeniosas mimetizaciones y una convincente apariencia de buques inofensivos para acercarse a sus blancos. En muchos aspectos estos últimos corsarios fueron influenciados por los barcos «Q», desarrollados por los británicos como una medida desesperada para hacer frente a los submarinos enemigos, para los cuales no existía un antídoto efectivo. Estos barcos fueron capitaneados y tripulados por hombres muy decididos que tenían un ojo especial para actuar en situaciones y circunstancias poco ortodoxas.

De todos estos barcos de guerra improvisados, los corsarios fueron, con mucho, los que mayor éxito obtuvieron en las dos guerras mundiales. No solo dieron cuenta de un total de 1,25 millones de toneladas de registro bruto de preciosos mercantes, sino que además causaron incesantes dificultades al provocar graves retrasos en la navegación y obligar a los barcos enemigos a desplazarse por rutas periféricas.

Los AMC fueron considerados, incluso por los británicos, como un recurso vulnerable pero necesario, que deberían ser nuevamente puestos en servicio comercial a la primera oportunidad. Y a pesar de que se revelaron inferiores frente a los submarinos y a los corsarios de superficie, su contribución a largo plazo al éxito del bloqueo aliado no debería ser subvalorada.

Prácticas de tiro desde la cubierta del corsario alemán Wolf *en 1918, a su regreso de un crucero triunfal durante el cual fondeó minas en aguas de Ceilán y Sudáfrica y capturó 14 mercantes aliados. Fue el primer corsario que embarcó un avión, un Friedrichshafen E33 bautizado «Wölfchen».*

Imperial War Museum

ALEMANIA

Seeadler

El *Seeadler* fue poco corriente como corsario incluso para la primera guerra mundial. Fue con mucho el más veterano, él mismo fue capturado y, por último, se trataba de un velero. La gran desventaja que representaban las velas quedaba subsanada mediante un motor diesel auxiliar y por su apariencia totalmente inofensiva. Construido en Escocia en 1878 como el *Pass of Belmaha*, todavía estaba bajo la bandera neutral norteamericana cuando fue apresado por el submarino alemán *U-36*. Convenientemente armado y camuflado como el *Irma* noruego, zarpó a finales de 1916 bajo el mando del capaz pero presuntoso Félix, *Graf* von Luckner, que se hacía llamar *Seeteufel* (diablo marino).

La meticulosidad de su preparación se comprobó cuando el día de Navidad, al noroeste de las Faeröe, el buque fue detenido por el auxiliar británico *Patia*, investigado y liberado. Von Luckner se dirigió hacia agua brasileñas, y durante la contienda detuvo y hundió dos mercantes británicos. Con las patrullas de cruceros alejadas en otras aéreas de mayor prioridad, el buque asaltó los mercantes sin tener problemas. Operando en un áera muy estrecha cerca de los desiertos arrecifes de San Pablo, el *Seeadler* capturó nueve buque en dos meses. Sobrecargado de prisioneros, von Luckner los envió a Brasil en una bricabarca francesa capturada; interrogados, fueron capaces de indicar la intención de von Luckner de doblar el cabo de Hornos. Consiguió hacerlo, en malas condiciones, el 19 de abril de 1917 a pesar de la fuerte vigilancia de la zona por parte de los cruceros británicos, de los que uno declaró su avistamiento.

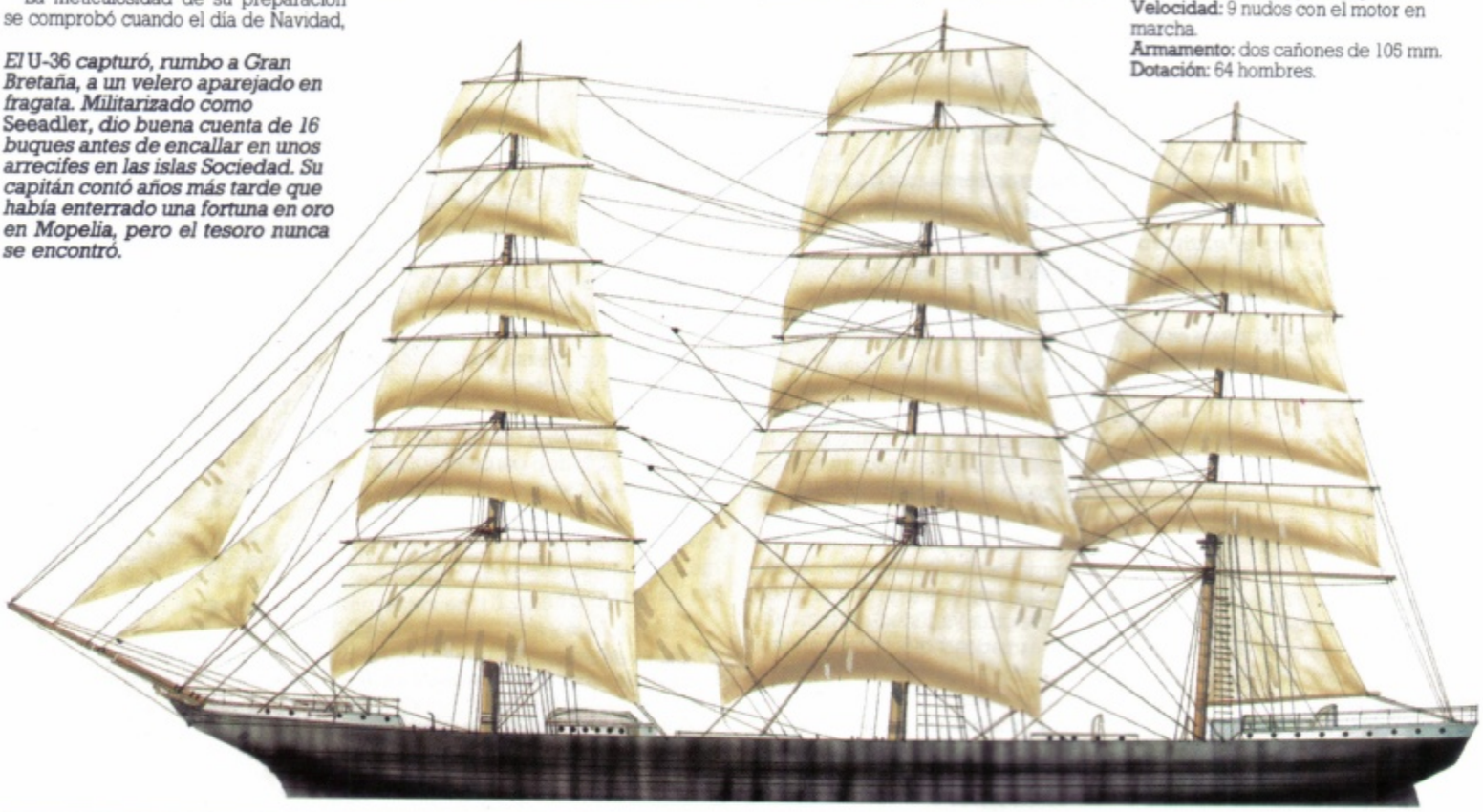
El *Seeadler* cruzó, sin ser visto, la costa chilena hasta 35° de latitud sur antes de poner rumbo al noroeste, hacia el interior del Pacífico cruzando el ecuador a comienzos de junio. Con la entrada de EE UU en la guerra, sus buques también se convirtieron en presas, por lo que en junio y julio capturó tres pequeños mercantes. Sin embargo el destino le jugó una mala pasada. Sin provisiones frescas a bordo, la tripulación comenzó a enfermar de escorbuto y von Luckner decidió desembarcar en una isla poco habitada para descansar y recuperarse. Tras unos días, los alemanes sufrieron una tormenta que hizo encallar el buque en los arrecifes. A pesar de que, en pequeños botes, se desplazaron a las islas vecinas e intentaron apoderarse de una goleta local, todos los tripulantes fueron eventualmente internados durante el resto de la guerra. En 225 días de travesía, el *Seeadler* dió cuenta de 16 buques con 30 100 trb.

Características

Seeadler

Desplazamiento: 4 500 toneladas.
Dimensiones: eslora 83,5 m; manga 11,8 m; calado 5,5 m.
Planta motriz: un motor diesel auxiliar desarrollando 900 hp a un eje.
Velocidad: 9 nudos con el motor en marcha.
Armamento: dos cañones de 105 mm.
Dotación: 64 hombres.

El U-36 capturó, rumbo a Gran Bretaña, a un velero aparejado en fragata. Militarizado como* Seeadler, *dio buena cuenta de 16 buques antes de encallar en unos arrecifes en las islas Sociedad. Su capitán contó años más tarde que había enterrado una fortuna en oro en Mopelia, pero el tesoro nunca se encontró.



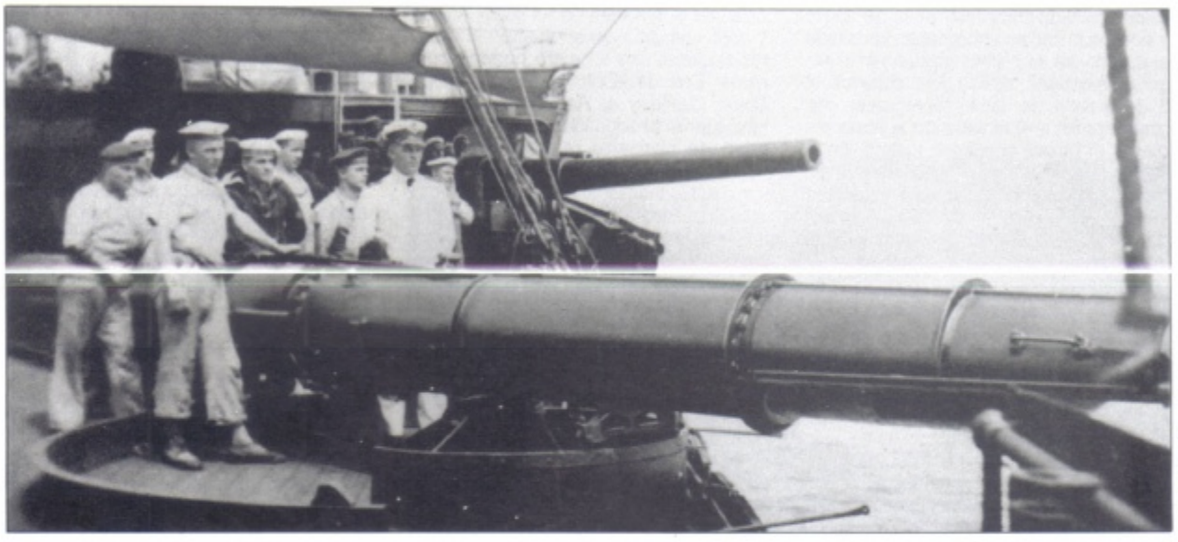
ALEMANIA

Mowe

Tras el fracaso de los trasatlánticos como buques corsarios, los alemanes comenzaron a explotar la inocente apariencia de los mercantes convencionales. Tal fue el caso del *Mowe*, convertido del buque frigorífico *Pungo*, un buque nuevo alistado en 1914 por J. C. Tecklenborg para la Leisz y sucesor de la flota «Flying P» de la era de los veleros. Como buque frigorífico, su velocidad era superior a la de los otros mercantes y se parecía bastante a un buque «Q» británico de los que se conocían bastantes detalles por aquel entonces (1915). Difería de estos por su capacidad para llevar y fondear hasta 500 minas. Su capitán fue Nikolaus Burggraf Und Graf, zu Dohna-Schlodin, cuyo aristocrático nombre ruritano quedó oscurecido por sus excelencias como capitán corsario.

En el día de Año Nuevo de 1916, el *Mowe* fondeó unas 250 minas en Pentland Firth, una de las cuales hundió al acorazado británico HMS *King Edward*

El fracaso de los buques de pasaje como corsarios obligó a considerar algunos otros tipos, menos llamativos y de mayor autonomía. El reciente bananero* Pungo *fue militarizado como* Mowe *el 1 de noviembre de 1915 y se convirtió en el mercante armado de mayor éxito durante la primera guerra mundial.



Uno de los dos tubos de lanzar torpedos de 500 mm del Mowe *y uno de sus cañones de 150 mm. Su crucero de fondeado de minas ocasionó el hundimiento del acorazado* King Edward VII.

Imperial War Museum

VII, que zarpaba incidentalmente por primera vez en su carrera. Tras fondear el resto de sus minas en aguas de los puertos del golfo de Vizcaya francés, zu Dohna-Schlodin comenzó sus actividades como corsario «convencional». En tal cometido obtuvo un notable éxito al capturar 15 buques en el Atlántico central (todos británicos menos uno) con 57.520 trb. en poco menos de seis semanas y a pesar de la gran actividad desarrollada en esta zona por los cruceros británicos. Sus capturas le hicieron autosuficiente tanto en carbón como en suministros al tiempo que le facilitaron informaciones útiles para la inteligencia en muchos casos. La necesaria atención a su maquinaria le obligó a regresar, cosa que hizo el 4 de marzo de 1916 y sus éxitos eran tan conocidos ya que la Flota de Alta Mar le escoltó hasta Wilhemshaven con un escuadrón de acorazados, tras un crucero de 67 días. Como en el caso del SMS *Henden*, los británicos declararon su admiración por el comandante, su audacia se vió complementada por su humanidad hacia con los prisioneros. Condecorado con la *Pour le Mérite* y dos cruces de hierro (de Primera y Segunda Clase), zu Dohna-Schlodien zarpó de nuevo el 22 de noviembre de 1916 y, en otras 16 semanas, añadió a su lista 25 buques (21 de ellos británicos) con un total de 123.265 toneladas. Algunos de ellos estaban armados defensivamente y uno de ellos, el *Otaki* consiguió infrigirle algunos daños antes de ser hundido. Sin duda, los éxitos del *Mowe* fueron un ejemplo para los numerosos buques corsarios alemanes de la segunda guerra mundial. Sorprendentemente, el buque sobrevivió en el servicio civil hasta abril de 1945, cuando resultó hundido por un submarino británico.

Características
Mowe
Desplazamiento: 9 800 toneladas.
Dimensiones: eslora 123,7 m; manga 14,4 m; calado 7,2 m.
Planta motriz: un motor de vapor de triple expansión desarrollando 3 200 hp a un eje.
Armamento: cuatro cañones simples de 150 mm y uno de 105 mm, dos tubos lanzatorpedos simples de 500 mm y 500 minas.
Dotación: 235 hombres.

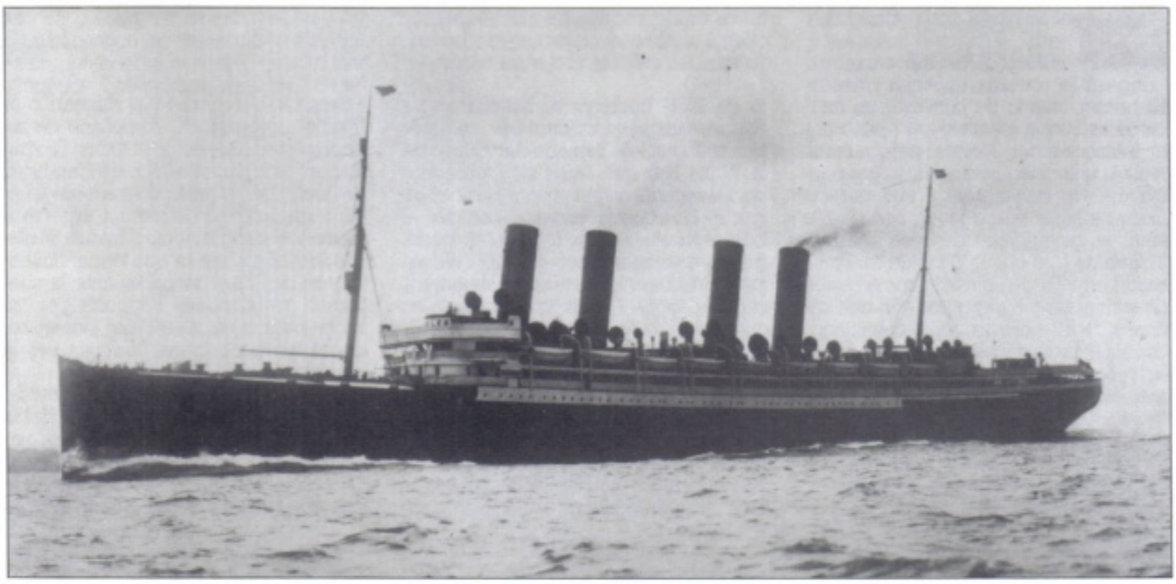
ALEMANIA

Kaiser Wilhem der Grosse

La Norddeutscher Lloyd de Bremen poseyó excelentes trasatlánticos en la época en que la velocidad y la elegancia en el Atlántico norte eran normales. El sello de la excelencia se aceptó cuando se consiguió obtener las codiciadas Cinta Azul y NDL tanto hacia el este como el oeste entre 1897 y 1907 con un trio de ases, uno de los cuales fue el *Kaiser Wilhem der Grosse*, alistado en 1897 por Vulkan.

Durante su construcción se le había reforzado para permitir el embarque de armamento durante las hostilidades. Sin embargo, el catalogarlo como un buque corsario demostró ser un grave error. Superficialmente, su tamaño le permitía montar un armamento razonable y mantener una velocidad alta, lo que podría ser ventajoso, pero su problema común era el gran consumo de combustible. Construidos para el prestigio más que para la economía, además de ser instantáneamente reconocibles, estos buques poseían todas las características de cualquier clase que un corsario ideal debía evitar.

El *Kaiser Wilhelm der Grosse* fue el único de los gigantes alemanes que se encontraba en un puerto propio cuando la guerra se hizo inevitable y fue rápida-



Imperial War Museum

Abajo. Con su tamaño, velocidad y cualidades marineras, los buques de pasaje parecían los corsarios ideales, pero la carrera del* Kaiser Wilheim der Grosse *demostró lo erróneo de tal suposición.

Arriba. Ganador de la Cinta Azul en 1897, el* Kaiser Wilheim der Grosse *fue equipado como mercante corsario en agosto de 1914. Las autoridades españolas cerraron los ojos ante su empleo de Río de Oro como base de sus incursiones, pero finalmente el crucero británico* Highflyer *lo echó a pique.

mente pintado completamente de negro y equipado con su armamento, zarpando al mando de su nuevo capitán naval regular, Reymann, desde Bremerhaven el 5 de agosto de 1914. Navegando con gran rapidez y al amparo de la costa noruega, el buque consiguió zafarse de la Patrulla del Norte de la *Royal Navy* y entró en el estrecho de Dinamarca desde el norte el 7 de agosto. Allí detuvo y hundió al arrastrero británico *Tubal Cain*, de 225 toneladas brutas.

El 15 de agosto llegó a su área de operaciones al suroeste de las islas Canarias y creó una gran consternación al capturar rápidamente a cuatro buques británicos. Dos de ellos, el *Galician* de la Unión Castle y el *Arlanza* de la Royal Mail fueron perdonados por la gran cantidad de pasajeros que transportaban, pero el buque refrigerador *Kaipara* y el *Nyanga* resultaron hundidos. Con este corto crucero el buque corsario quedó tan escaso de combustible que tuvo que anclar en Rio de Oro, en la costa del Sahara español. Aunque los británicos lograron interceptar algunos de los muchos carboneros disponibles en el área, cuatro consiguieron llegar y estaban transbordando el carbón cuando, el 26 de agosto, llegó inesperadamente el crucero ligero británico con piezas 152 mm HMS *Highflyer*. Tras rehusar la rendición, el transatlántico resultó hundido en un desigual combate de 90 minutos, escorándose en agua poco profundas y quedando frustado su crucero de corsario al Atlántico Sur. En 22 días sólo había hundido 10 696 toneladas.

Características
Kaiser Wilhelm der Grosse
Desplazamiento: 24 300 toneladas.
Dimensiones: eslora 198,0 m; manga 20,1 m; calado 8,4 m.
Planta motriz: dos motores de vapor de triple expansión desarrollando 28 000 hp a dos ejes.
Velocidad: 22,5 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 105 mm y dos simples de 37 mm.
Dotación: 584 hombres.

ALEMANIA

Meteor

El minado es un tipo de guerra marítima con una relación coste/eficacia muy satisfactoria y tras la controversia política consecuente a la campaña inicial de los submarinos en la primera guerra mundial, los alemanes comenzaron a utilizar una media docena de buques corsarios en misiones de minado. De estos, el *Meteor* fue un excelente ejemplar gracias a su inocente apariencia. Construido en 1903 por Ramage & Ferguson en Leith para el servicio Leith-Continente de la Línea Currie, el *Vienna* fue capturado en Hamburgo al estallar las hostilidades. Recibió una conversión básica (la primera a un carguero) para llevar no sólo un respetable armamento sino también casi 350 minas. Recomisionado como *Meteor* en mayo de 1915, mantuvo su apariencia británica con su chimenea negra con banda blanca original.

Su primera misión la realizó en el mar Blanco, minando una gran extensión de las aguas costeras cercanas a Archangel tan pronto como llegó el deshielo. Tras la pérdida de varios buques, este importante puerto de suministros se cerró hasta que los británicos pudieron enviar una fuerza de dragaminas al mar Blanco. El *Meteor* siguió operando durante un corto período en las proximidades del Báltico, hundiendo tres pequeños mercantes escandinavos que al parecer llevaban cargas de contrabando. En este crucero de 21 días, hundió seis buques con 12.760 trb.

Los británicos sospecharon de las actividades del *Meteor* por lo que le tendieron algunas trampas para interceptarlo, aunque sin éxito. En agosto de 1915 se aprovechó de la ventaja de su apariencia para lanzar toda una carga de minas en el Moray Firth, un peligro real para la Gran Flota que utilizaba el puerto de Cromarty. Con pabellón ruso fue avistado, no obstante, e interceptado en Kinneird Head por el vapor armado *Ramsey* de 1 620 toneladas. El *Meteor* dejó aproximarse al buque británico que botó una lancha con un grupo de abordaje, ante de quitarse su disfraz, ondear la insignia alemana, abrir fuego con sus cañones y lanzar un torpedo. Sorprendido, el *Ramsey* se hundió en cuatro minutos y sus 43 supervivientes fueron rescatados por el buque alemán, donde recibieron un buen trato. Sin embargo lanzó rápidamente una acción de castigo y los 1.° y 2.° Escuadrones de Cruceros Ligeros y cinco de los cruceros de la Fuerza Harwich se lanzaron en su persecución. Alertado por un *zeppelin* de la aproximación de la fuerza británica, el *Meteor* fue echado a pique y toda su dotación transferida a un buque pesquero neutral. Aunque localizado, el campo de minas consiguió destruir al destructor HMS *Lynx* al atardecer.

Características
Meteor
Desplazamiento: 3 650 toneladas.
Dimensiones: eslora 89,15 m; manga 11,3 m; calado 5,1 m.
Planta motriz: un motor de vapor de triple expansión desarrollando 2 400 hp a un eje.
Velocidad: 12,5 nudos.
Armamento: un cañón de 150 mm, dos simples de 88 mm y dos simples de 37 mm; dos tubos lanzatorpedos de 450 mm y 350 minas.
Dotación: 187 hombres.

GRAN BRETAÑA

Baralong

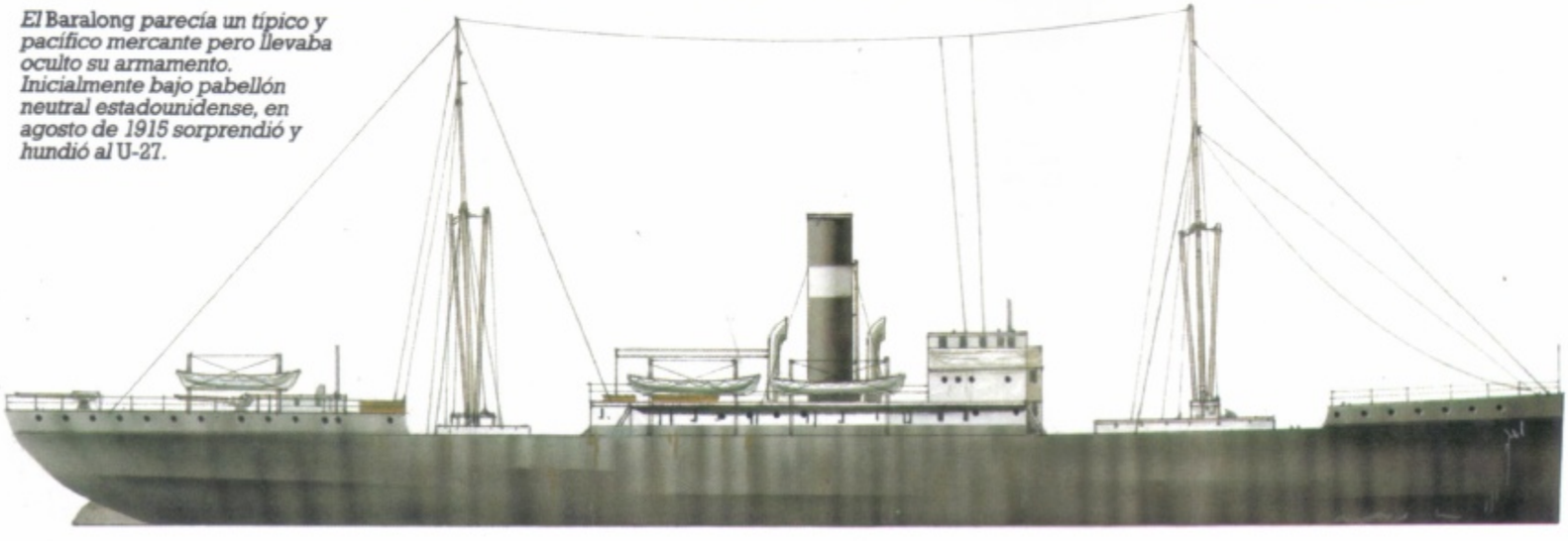
El primer intento de convertir un mercante en buque «señuelo» se realizó con el transbordador *Vienna*, pero aunque tenía la velocidad necesaria, su apariencia era tan característica que parecía fuera de lugar en cualquier sitio. Por lo tanto, su contingente naval se transfirió al *Baralong*, un buque de 4 190 trb construido en 1901 y requisado como buque de suministros. Fue dotado con tres cañones de 12 libras a popa, camuflados con lonetas desmontables. Sus bodegas se rellenaron con toneles vacíos para mantenerlo a flote en caso de ser torpedeado.

El buque, sin estar asignado a ningún mando, realizó 22 500 km alrededor de las islas británicas sin conseguir avistar ningún submarino. Finalmente, en agosto de 1915, mientras se hallaba en las Aproximaciones Occidentales interceptó una angustiosa llamada del *Arabic* de la White Star que había sido torpedeado. Navegando rápidamente hacia el lugar, el *Baralong* se encontró con que el buque *Nicosian* de la Papayanni estaba siendo cañoneado por el *U-27* (Wegener). Enarbolando bandera norteamericana, el buque-Q pasó por detrás de su objetivo, arboló la bandera blanca y descubrió su armamento en 30 segundos. En esta primera travesía el buque llevaba un pelotón de infantes de marina y sorprendió de tal forma a los alemanes que la tripulación del cañón del submarino fue alcanzada por los disparos de los fusiles mientras que el buque disparaba 34 proyectiles de cañón sobre él. Muchos le alcanzaron y el submarino se hundió rápidamente. Un puñado de supervivientes abordaron al todavía flotante pero abandonado *Nicosian*: en lugar de hundirlo, el *Baralong* se acercó y envió a sus infantes de marina. Los cinco alemanes supervivientes fueron fusilados sumariamente ya que los sentimientos estaban muy crispados ante la guerra sin restricciones impuesta por los submarinos y, en particular, por el reciente hundimiento del *Lusitania*, con la pérdida de casi 1 200 pasajeros.

En septiembre de 1915 el *Baralong* consiguió su segundo triunfo. Había cambiado su identidad y apariencia, navegando ahora como el *Wyandra*. Zarpó de Falmouth tras la rápida pérdida de tres buques británicos al norte de Ushant y, en la mañana del 24 de setiembre, avistó el casco incendiado del buque *Urbino* de 6 650 trb de la Wilson, abandonado tras ser cañoneado por el *U-41* (Hansen). La aparición del buque-Q enloqueció a los alemanes (que como era normal para conservar torpedos estaba en superficie para usar sus cañones). Se le ordenó ponerse al pairo y navegó lentamente hacia el U-41, consiguiendo llegar hasta 460 m del submarino antes de descubrir su armamento.

Para preservar su cobertura, el ex-*Baralong* fue transferido brevemente al Mediterráneo antes de regresar a sus misiones originales en 1916. Como pionero demostró las posibilidades de los buques señuelo por lo que otros también fueron convertidos.

***El* Baralong *parecía un típico y pacífico mercante pero llevaba oculto su armamento. Inicialmente bajo pabellón neutral estadounidense, en agosto de 1915 sorprendió y hundió al* U-27.**



Barcos «Q»: Lobos con piel de cordero

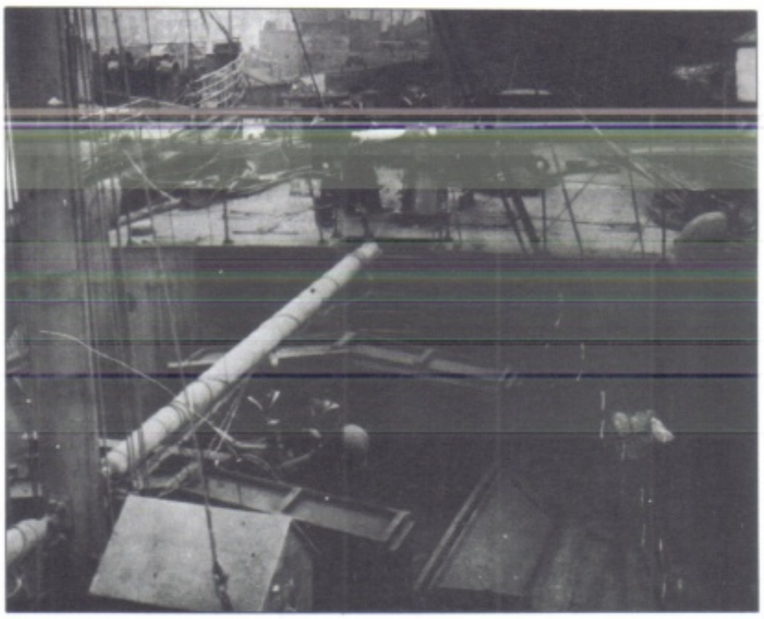
En las campañas libradas a lo largo del año 1915 los* U-boote *alemanes atacaron principalmente con sus cañones para conservar su pequeña dotación de torpedos. En consecuencia se equipó un número de barcos mercantes con cañones ocultos: el primer* U-boote *que se asomase a la superficie cerca de ellos recibiría una sorpresa desagradable.

La experiencia de la guerra demostró a los alemanes que con sus *U-boote* poseían un arma que podía disputar con efectividad el control del mar a los británicos. Exceptuando el caso de los campos de minas estáticos, los británicos no tenían en 1914 ninguna contramedida efectiva para hacer frente a los submarinos sumergidos; el *asdic* (sonar) y las cargas de profundidad todavía eran cosas del futuro. Afortunadamente, los *U-boote* tenían algunos puntos débiles que podían ser explotados: su velocidad de inmersión y su autonomía eran bajas, y la capacidad de almacenar torpedos, muy limitada. Habitualmente los *U-boote* permanecían en tránsito en la superficie y hundían a los mercantes con su cañón de cubierta para conservar así sus pocos torpedos para blancos más difíciles. Para aprovechar la ventaja de esta vulnerabilidad se propuso la construcción de buques señuelos que, con armamentos apropiados, podrían invitar a los submarinos al ataque, para descubrirse y contraatacar a la primera oportunidad.

El secreto de la operación era fundamental y los cinco primero barcos (rápidamente bautizados popularmente con el nombre de barcos «Q») se destinaron a los distantes dominios del almirante Jellicoe, en Scapa. Fue uno de estos buques, el *Prince Charles*, el que reclamó para sí el primer éxito al hundir el *U-36* el 24 de julio de 1915.

Una alternativa viable para la *Grand Fleet* fue el emplear arrastreros para remolcar pequeños submarinos costeros, sumergidos pero conectados por teléfono, con el fin de hacer frente a los ataques de los *U-boote* a la importante industria pesquera británica. El 23 de junio de 1915 la combinación del *Taranaki* con el *C24* se apuntó el hundimiento del *U-40* al este de Aberdeen. El subterfugio obviamente funcionó, pero era esencial realizar constantes variaciones en el tema, particularmente cuando los mandos del arma submarina comenzaban a albergar cada vez mayores sospechas acerca de las inexplicables pérdidas sufridas.

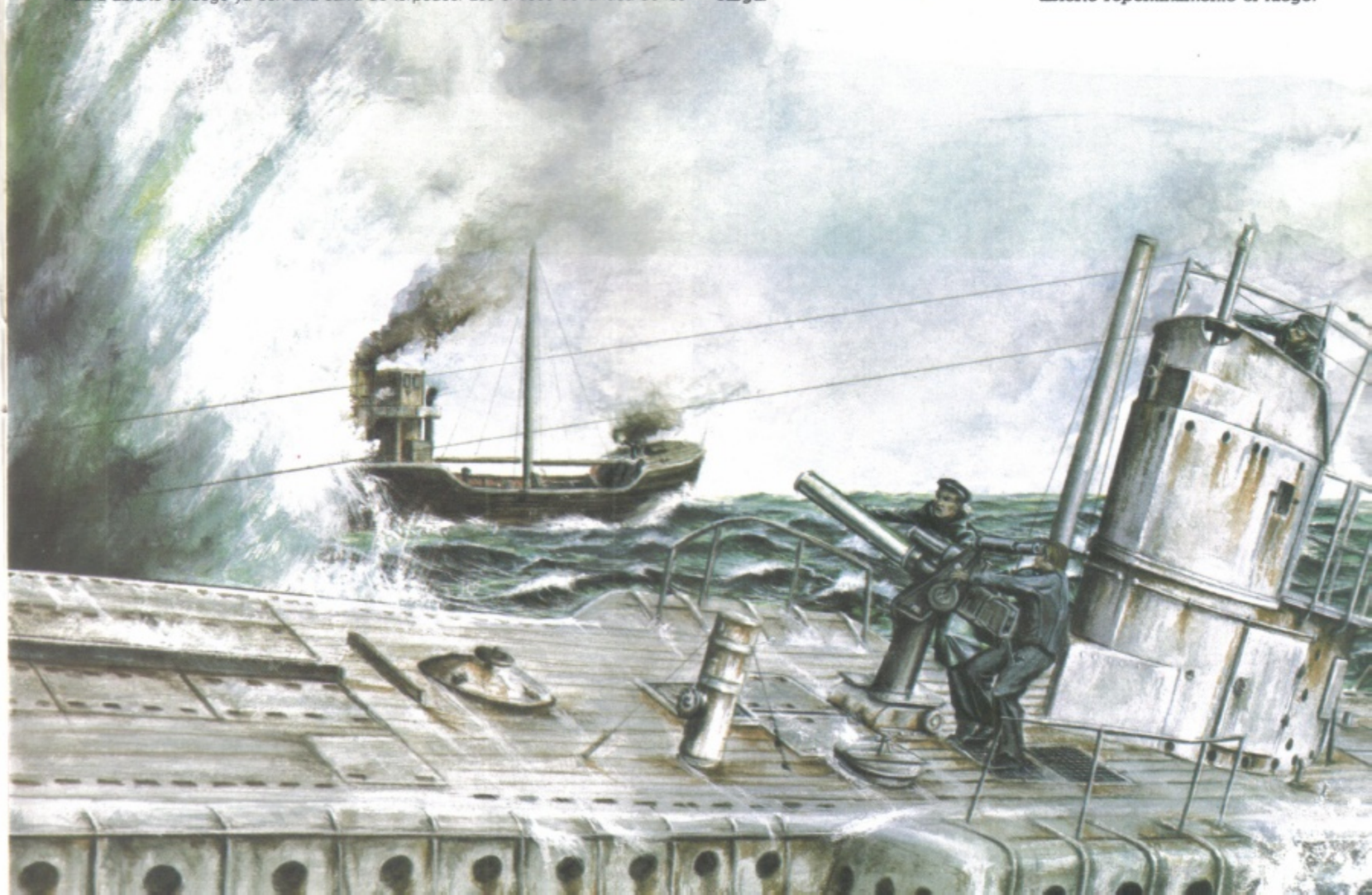
En el verano de 1915 el *Baralong* se anotó dos *U-boote* en su cuenta particular, haciendo gala de unos nervios de acero y un buen sentido del tiempo. Sin embargo, hacia la primavera de 1916, cuando el *Farnborough* hundió el *U-68*, el submarino había abierto el fuego ya con una salva de torpedos. Los críticos de la idea de los



Imperial War Museum

***Arriba.** Todo el armamento embarcado en los buques-Q británicos era susceptible de ser ocultado. La curiosa arma acampanada en primer plano es un lanzabombas antisubmarino, oculto normalmente por la falsa escolta de carga.*

***Abajo.** Un buque Q en acción. El submarino ha salido a superficie para hundir con fuego de cañón a un aparentemente desarmado mercante, para ahorrar los valiosos y escasos torpedos. Pero al aproximarse, el mercante ha abierto repentinamente el fuego.*



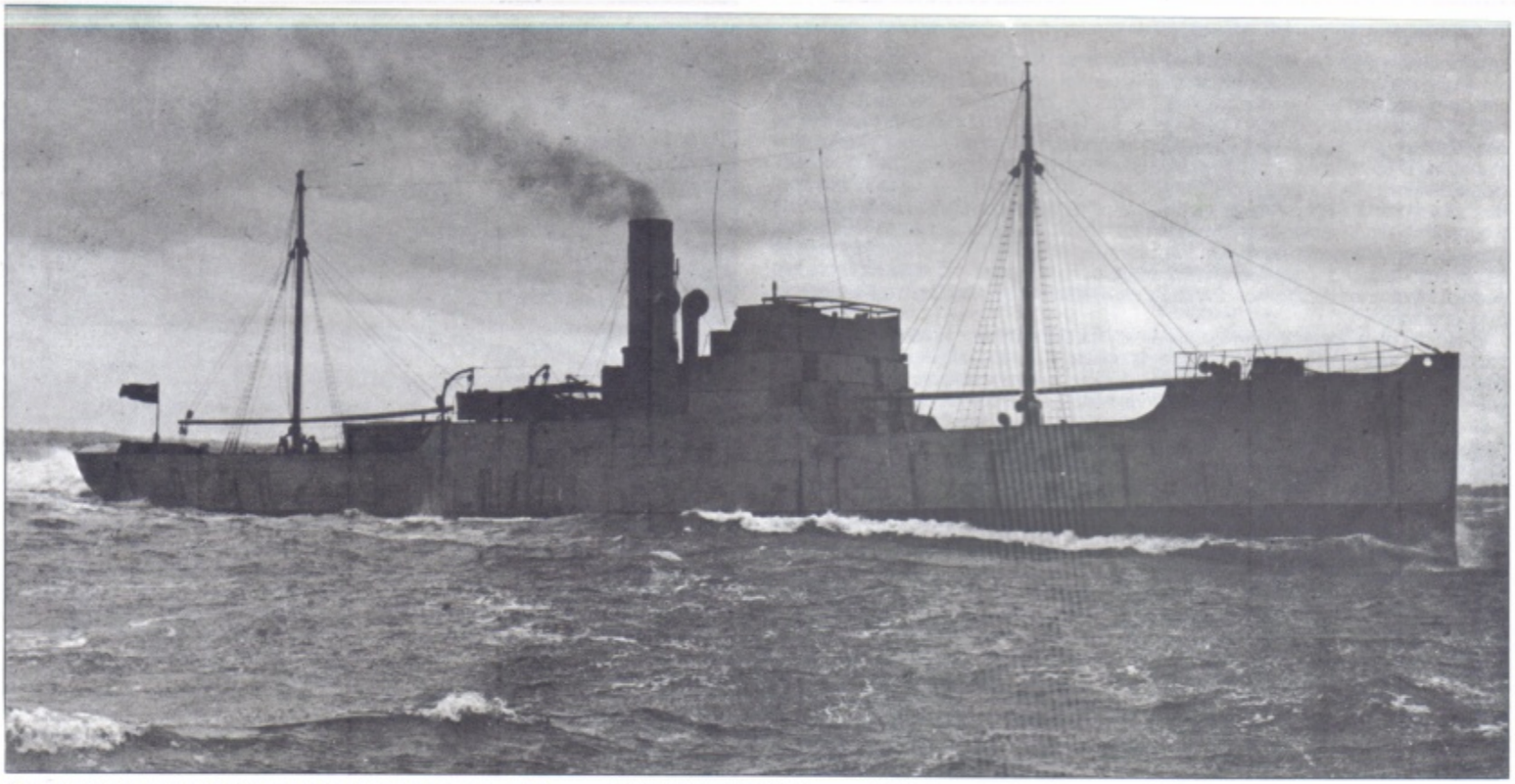
Barcos «Q»: Lobos con piel de cordero

barcos «Q» apuntaban que, estimulando a los nerviosos capitanes de los *U-boote* para que hicieran uso de los torpedos en lugar de los cañones, los blancos se encontrarían en un peligro mayor. Y aunque esto sea cierto, lo que no se puede negar es que el hecho de obligar a los submarinos a emplear sus torpedos reducía el tiempo de patrulla efectivo de los *U-boote*, obligándoles a que perdieran mucho tiempo en tránsitos que impedían provecho alguno.

Las técnicas de los barcos «Q» se hicieron más refinadas, hasta el punto de organizar cuidadosamente puestas en escena de pánico a bordo, abandono del buque y falsos daños con el fin de tentar al confiado *U-boote* para, una vez que estuviera en el punto de mira, liquidarlo sin ninguna contemplación.

Las tácticas se hicieron cada vez más complicadas, ya que los *U-boote* se arriesgaban cada vez menos, y en agosto de 1917, cuando se perdieron algunos barcos «Q», el esquema terminó por ser considerado como obsoleto. Por otra parte, el uso generalizado de convoyes y de un mejor armamento comenzaban a solventar el problema de los submarinos, lo que hacía que cualquier barco solitario fuera considerado inmediatamente como sospechoso. En total, los británicos aparejaron cerca de 180 barcos «Q», un considerable esfuerzo que, a pesar de un trasfondo de grandes heroicidades, tuvo una recompensa magra. Los «Q» sólo hundieron once submarinos y, por supuesto, ocho de ellos por sólo cuatro barcos.

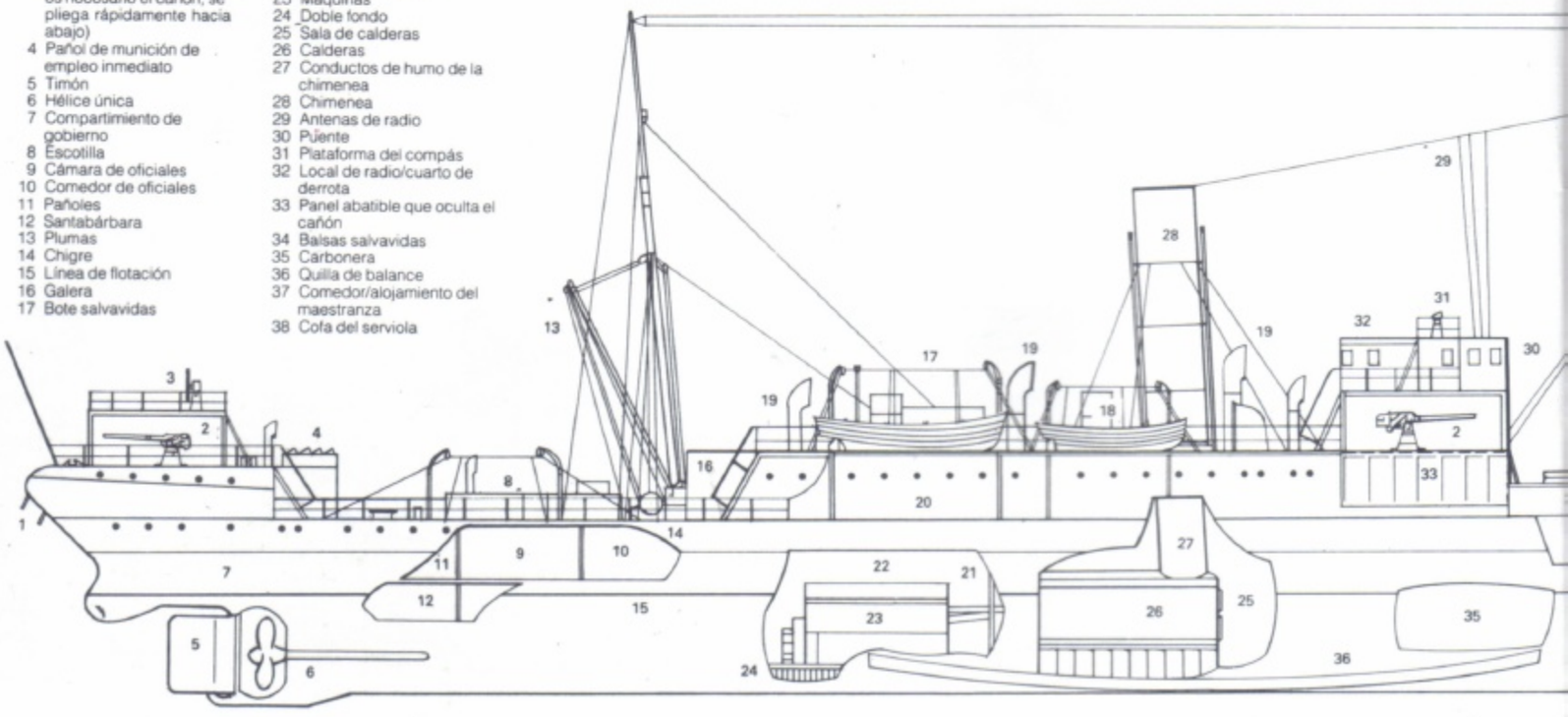
Abajo. Los buques PC eran patrulleros de 700 toneladas construidos con la intención de que pareciesen mercantes, con falsas superestructuras y aparejos que le ocasionaron problemas de estabilidad. Armados con un cañón de 4 pulgadas y dos de 12 libras, tenían su base en Pembroke.

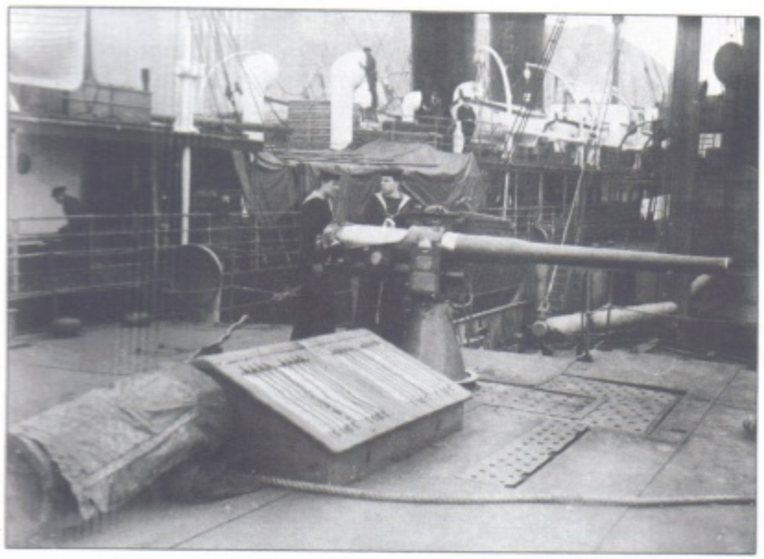


Imperial War Museum

Corte esquemático de un barco «Q»

1 Portas de las cargas de profundidad
2 Cañón de tiro rápido QF de 12 libras
3 Timonera abatible (cuando es necesario el cañón, se pliega rápidamente hacia abajo)
4 Pañol de munición de empleo inmediato
5 Timón
6 Hélice única
7 Compartimiento de gobierno
8 Escotilla
9 Cámara de oficiales
10 Comedor de oficiales
11 Pañoles
12 Santabárbara
13 Plumas
14 Chigre
15 Línea de flotación
16 Galera
17 Bote salvavidas
18 Fisga
19 Ventiladores
20 Cubierta del tambucho
21 Mamparo
22 Sala de máquinas
23 Máquinas
24 Doble fondo
25 Sala de calderas
26 Calderas
27 Conductos de humo de la chimenea
28 Chimenea
29 Antenas de radio
30 Puente
31 Plataforma del compás
32 Local de radio/cuarto de derrota
33 Panel abatible que oculta el cañón
34 Balsas salvavidas
35 Carbonera
36 Quilla de balance
37 Comedor/alojamiento del maestranza
38 Cofa del serviola
39 Pañoles de electricidad
40 Pañoles de artillería
41 Pañoles de las cargas de 90 kg
42 Lanzador de cargas de 40 kg
43 Contrapeso de la cubierta del cañón (se convertía en una falsa cubierta cuando el cañón se hallaba en su posición normal debajo del castillo)
44 Eje de articulación del contrapeso (permite que todo el conjunto dé la vuelta rápidamente cuando éste se requiere el cañón)
45 Chigre del ancla



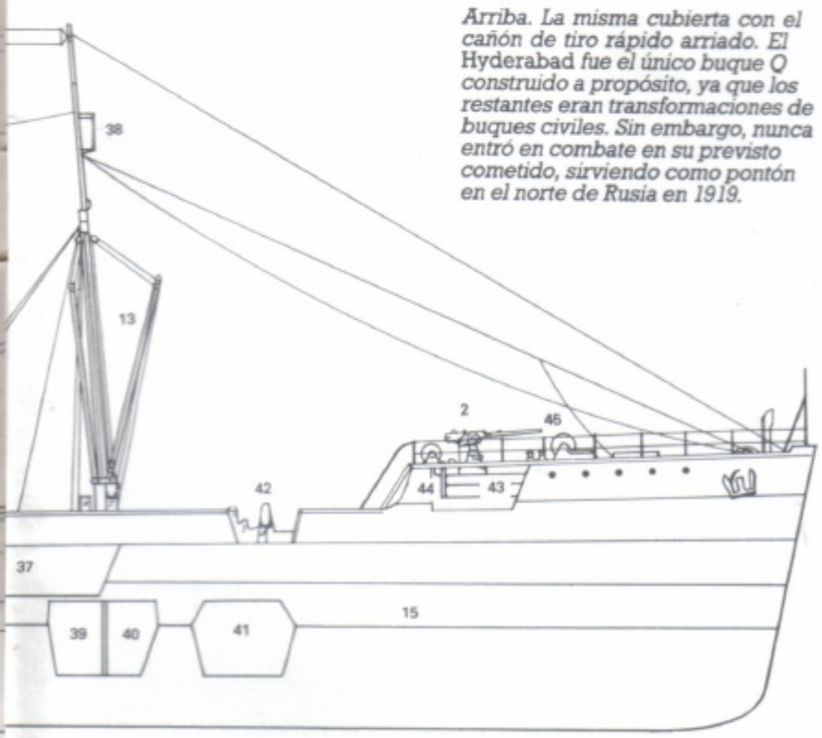


Imperial War Museum

La cubierta popel del Hyderabad *disponía de un cañón escamoteable, que puede verse en la fotografía en posición de izado. Los buques Q dependían para su éxito contra los submarinos alemanes de la decisión de emerger de los comandantes enemigos ante un indefenso mercante.*

Imperial War Museum

Arriba. La misma cubierta con el cañón de tiro rápido arriado. El Hyderabad *fue el único buque Q construido a propósito, ya que los restantes eran transformaciones de buques civiles. Sin embargo, nunca entró en combate en su previsto cometido, sirviendo como pontón en el norte de Rusia en 1919.*



GRAN BRETAÑA

Farnborough

Tras el éxito del *Baralong*, se adquirió el carbonero *Loderer* de 3 200 trb que fue comisionado el día de Trafalgar de 1915 como el *Farnborough* al mando del por entonces teniente de navío Gordon Campbell. Se le concedió un considerable margen dentro de los recursos del astillero para armar el buque mientras retuviera su apariencia totalmente inocente: se construyó un alojamiento plegable en la parte baja de la popa para un cañón de 12 libras, otros cuatro se alojaron en la estructura del combés, abisagrándose las secciones de la borda como portezuelas de los cañones, se instaló un cañón Maxim en un falso gallinero a popa de la chimenea y finalmente se emplazaron dos cañones de seis libras en la popa del puente. Todos los cañones podían manejarse sin eliminar el camuflaje, y disponían de munición lista para su uso para lo que, por definición, podrían ser cortos pero intensos combates. El viejo buque (databa de 1904) podía navegar a ocho nudos con mar en calma y, aunque su apariencia era engañosa, interiormente, estaba completamente preparado.

Basado en Queenstown en la costa sureste de Irlanda, el buque pasó varios meses navegando por las Aproximaciones Occidentales, cambiando su apariencia e insignias por la noche. Tras el informe de que un submarino navegaba hacia el suroeste de la costa el 22 de marzo de 1916, el *Farnborough* puso proa hacia su encuentro y, seguro de sí mismo, lo avistó en superficie. A los pocos minutos este se sumergió y el buque-Q se comportó como si no hubiera visto nada aunque todos los servidores de los cañones estaban dispuestos. Tras 20 minutos, un torpedo pasó justo delante de ellos y la tensión subió a bordo a medida que se mantenía el curso, invitando a otro ataque. El *U-68* decidió no gastar más torpedos, subió a la superficie y montó su cañón de cubierta que disparó justo delante del *Farnborough* para detenerlo. Se adoptó entonces una rutina bien practicada; con el buque parado, el motor en marcha y apariencia de pánico a bordo, con los marineros corriendo por todas partes, se botaron algunos botes. Los alemanes estaban impacientes y dispararon otro proyectil cerca del buque. El británico se acercaba ya a unos 730 m y Campbell decidió que había llegado el momento. Se arrió la insignia blanca mientras se descubrían los cañones. Los tres cañones de 12 libras y el cañón Maxim dispararon 21 proyectiles contra el submarino que intentaba desesperadamente sumergirse; antes de que lo consiguiera fue alcanzado por varios disparos y el *Farnborough* lanzó dos cargas de profundidad en el lugar en que se había sumergido (una laboriosa tarea para un buque tan lento). El *U-68* emergió de nuevo tan rápidamente que casi chocó con el buque en superficie y éste, apuntando de flanco, abrió fuego y lo hundió.

El 17 de febrero de 1917, el proceso se repitió con el *U-38* cuando el impasible Campbell permitió deliberadamente que su buque (ahora, el Q-5) del «Admiralty Coller» fuera torpedeado en interés de la autenticidad. Se mantuvo a flote gracias a su carga de madera.

GRAN BRETAÑA

Dunraven

El *Dunraven*, un carbonero de Cardiff de 3 117 toneladas que databa de 1910, fue comisionado como buque-Q en julio de 1917 al mando del formidable Gordon Campbell, VC, DSO, posteriormente contraalmirante. El buque fue dotado con un cañón de 102 mm en una depresión de la elevada popa, circundada por una falsa brazola abatible y con cuatro cañones de 12 libras. Estos estaban instalados en montajes plegables en el castillo de proa y en la cubierta de botes en el combés del buque, en espacios anteriormente destinados a sollados. Asimismo llevaba un cañón genuinamente «defensivo» de 2 1/2 libras, una instalación común en los mercantes de la época. Finalmente, tenía dos tubos lanzatorpedos de 356 mm algo anticuados, manejados desde el puente y fijos para disparar desde la amura, así como cargas de profundidad que podían lanzarse (peligrosamente) desde la bovedilla.

La tripulación era experimentada, ya que en su mayoría pertenecían al anterior *Pargust* y tras practicar el camuflaje de cañones y el «abandono del buque» en un área aislada cerca de Eddystone, el *Dunraven* zarpó el 4 de agosto hacia lo que a todos los efectos era una típica trampa de las que podían encontrarse a centenares en el canal de la Mancha.

Cuatro días más tarde, el buque estaba al oeste de Ushant, zigzagueando como un inocente mercante cuando avistó en superficie a un submarino. El *U-Boote* fue cauteloso, se sumergió para examinar con seguridad mediante el periscopio y resurgió ante la proa del *Dunraven* que, mientras no era observado, había preparado todas las armas con sus tripulantes camuflado. El enemgio era el *UC-71* (Salzwedel) que abrió fuego a 4 575 m con su cañón de cubierta. Campbell actuó «normalmente» al virar y devolver el fuego (deliberadamente corto) con el cañón defensivo. En aguas poco profundas, los disparos del submarino eran escasos pero se permitió al buque que lentamente sobrepasara al mercante. Un tiro cercano permitió a Campbell simular graves daños mediante la emisión de humo desde chimeneas ocultas: el buque viró, redujo la velocidad y simuló el pánico a bordo con una parodia de «abandono el buque». Entonces el submarino alcanzó con tres disparos al buque con la fortuna de hacer explosionar una carga de profundidad a popa y causando un gran incendio cerca del cañón camuflado de 102 mm, de sus tripulantes y del polvorín.

Siguió un amargo lapso de tiempo en que la tripulación esperó que el cauteloso Salzwedel se acercara lo suficiente, mientras el fuego de popa comenzaba a extenderse realmente, justamente cuando se acercaba el submarino, la popa estalló y su gran cañón y sus proyectiles volaron por los aires. Sus pretensiones quedaron claras y al final, mientras el submarino se sumergía, se arrió la bandera blanca y se dispararon un par de proyectiles.

A los 20 minutos, el *Dunraven* fue alcanzado por el inevitable torpedo y se ordenó un segundo «abandono del buque» mientras se dejaba un pequeño núcleo de hombres a bordo. Ardiendo e inundándose lentamente, el buque-Q fue estudiado con detenimiento por el *UC-71* que finalmente emergió a proa y lo cañoneó pausadamente durante 20 minutos antes de volver a sumergirse y navegar en círculos alrededor de su presa.

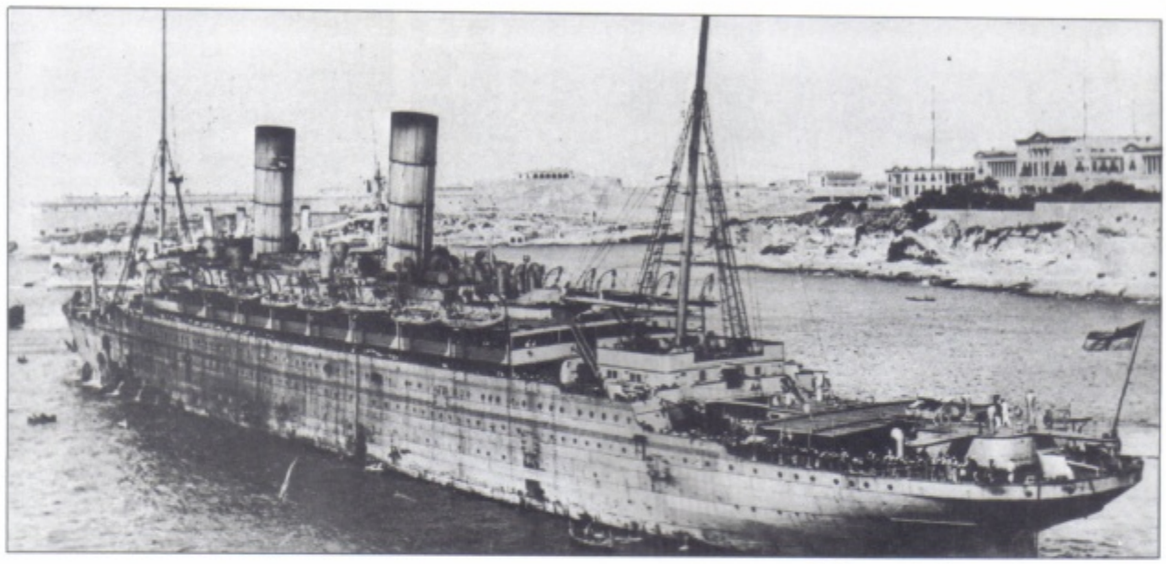
GRAN BRETAÑA

Carmania

Gemelo del *Caronia*, el *Carmania* de la Cunard fue un elegante buque alistado en 1905 por John Brown que tuvo gran notoriedad en 1912 al rescatar a centenares de supervivientes del incendiado *Vulturno* en mitad del Atlántico. Días después de la declaración de guerra, fue despojado de sus innecesarios equipos civiles en un dique seco de Liverpool y emergió rápidamente con un mimetizado gris oscuro y armado con ocho cañones de 119,4 mm. Zarpó rápidamente para unirse al mando del Atlántico Norte del almirante Craddock.

Al mismo tiempo, el trasatlántico alemán del mismo tonelaje *Cap Trafalgar* de la Línea Hamburg-Sud había zarpado de Buenos Aires, donde inicialmente se había refugiado, y se dirigía hacia el norte de la isla de Trinidad en las proximidades de las costa brasileña. Allí el buque esperaba ser armado con cañones de 50 mm del crucero SMS *Karlsruhe* pero en su lugar se encontró con el pequeño cañonero *Eber* procedente de África Occidental que le pasó dos cañones de 105 mm y cuatro de 37 mm, la mayoría de su tripulación y un nuevo oficial comandante.

Los regulares movimientos de los carboneros alemanes en períodos específicos llevaron al Almirantazgo a sospechar de la actividad en la vecindad de Trinidad y se ordenó al *Carmania* que supervisara la isla. El 14 de setiembre llegó a la isla y se topó con el *Cap Trafalgar* ancaldo, tras volver de un crucero infructuoso de quince días. Éste observó la llegada del *Carmania*, ordenó la dispersión de los carboneros y zarpó a su encuentro. El buque de la Cunard tenía ventaja en velocidad, pero aunque los alemanes sólo disponían de un cañón de 105 mm tenían mayor alcance, por lo que se acercaron para poder contrarrestar las piezas de 119 mm británicas. Era casi un suicidio, incluso con los cañones de 37 mm en acción. Se desatendió un importante incendio en la estructura del puente del *Carmania* en orden a permitir al buque británico perforar el casco del alemán: proyectil tras proyectil impactaron en la línea de flotación desde menos de 915 m y el *Cap Trafalgar* terminó escorándose en medio de grandes llamas. Sólo mediante grandes esfuerzos se pudo salvar al *Carmania* que había sido alcanzado casi 80 veces por el armamento menor del buque enemigo.



Imperial War Museum

El* Carmania *fotografiado en Malta en 1915. Recibió casi 80 impactos del* Cap Trafalgar *y escapó por pelos de irse al fondo junto a su oponente, durante el épico enfrentamiento de ambos en aguas caribeñas. Era en realidad demasiado grande para servir como Crucero Mercante Armado y volvió a la navegación comercial en 1917.

Características

Carmania

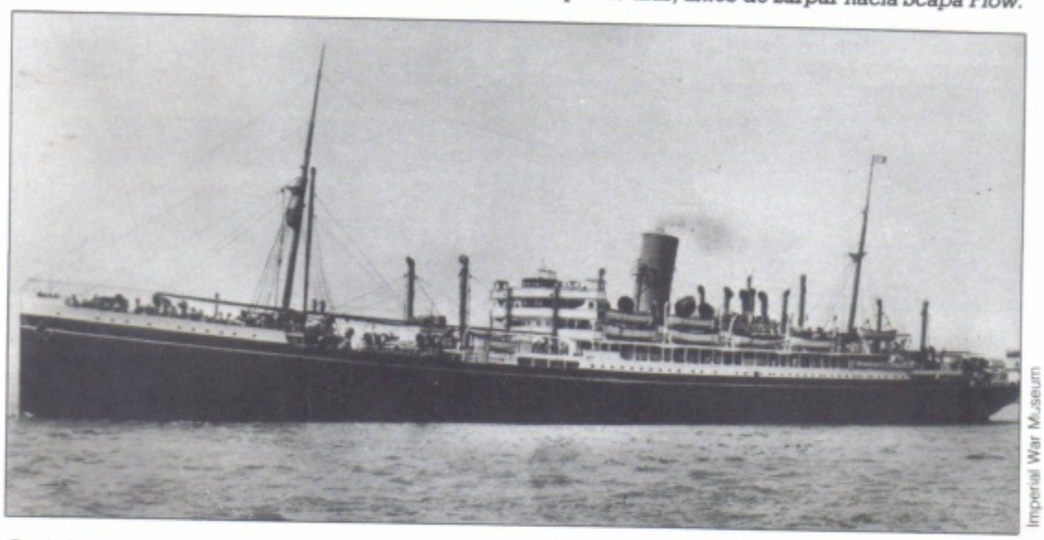
Desplazamiento: 19 524 toneladas.
Dimensiones: eslora 198,1 m; manga 21,9 m; calado 8,7 m.
Planta motriz: tres juegos de turbinas de vapor de transmisión directa desarrollando 21 000 hp a tres ejes.
Velocidad: 18 nudos.
Armamento: ocho cañones simples de 119,4 mm.
Dotación: no conocida.

Arriba. El elegante buque de pasaje de las líneas Cunard* Carmania *fue transformado, en agosto de 1914, en crucero auxiliar y se unió al Escuadrón del Atlántico Norte de Craddock. Persiguió el rastro del trasatlántico alemán* Cap Trafalgar*, armado en corso, y lo echó a pique en aguas de Trinidad.

Abajo. El flamante buque de línea* Cap Trafalgar *se encontraba en Buenos Aires al estallar el conflicto y puso rumbo al norte para encontrarse con el cañonero* Eber *que le transbordó cañones. Disfrazado como si perteneciese a las líneas Cunard, tuvo la desgracia de topar con uno de verdad, el* Carmania*, armado como CMA.

La última singladura del *Jervis Bay*

En 1939 la presión a la que estaba sometida la* Royal Navy *era tan intensa que los Cruceros Mercantes Armados tenían que ser utilizados algunas veces como sustitutos de los barcos de guerra. En octubre, el* Jervis Bay *escoltaba un convoy desde Nueva Escocia a Inglaterra cuando fue atacado por el acorazado de bolsillo alemán* Admiral Scheer. *En la mejor tradición de las batallas navales, el desprotegido mercante se acercó al enemigo y su viejo armamento le desafió.



Abajo. El SS Jervis Bay *en días más felices, antes de la guerra. En 1939, fue equipado para embarcar cañones con el mínimo de cambios y se transformó en un Crucero Mercante Armado en pocos días, antes de zarpar hacia Scapa Flow.*

Imperial War Museum

Durante las dos guerras mundiales, la flota mercante del Reino Unido era el único medio eficaz con el que los británicos podían realizar el transporte de personas y de suministros. Su destrucción hubiera acarreado la incapacidad para enfrentarse a la guerra, en sí misma y por ende, los alemanes emplearon durante la segunda guerra mundial no sólo su arma principal, los *U-boote*, apoyados por los corsarios, sino también aviones de largo alcance y buques pesados de la marina regular. Aunque eran barcos muy eficaces, los corsarios auxiliares carecían de la velocidad y del armamento necesarios para poder realizar la escolta de convoyes y se les empleó en tareas de acoso contra barcos «independientes».

Entre ellos se encontraban los «acorazados de bolsillo», expresamente diseñados para esta tarea, y que eran cruceros con un nuevo tipo de blindaje, de cerca de 12.000 toneladas de desplazamiento. Eran barcos que alcanzaban una velocidad de 26 nudos, propulsados por una maquinaria multidiesel para ahorrar lo máximo posible en el consumo de combustible y que tenían un alcance estimado en 35 000 km a una velocidad de crucero de 19 nudos. Aunque tenía una protección más bien ligera, embarcaban un buen arsenal y los seis cañones de 280 mm de la batería principal estaban complementados por ocho cañones de 150 mm ocho tubos de torpedo, así como dos aviones de observación de tiro. La temprana e inútil pérdida del *Graf Spee* habían dañado la reputación de estas naves, pero las que aún sobrevivían eran consideradas, sin duda alguna, como peligrosos oponentes.

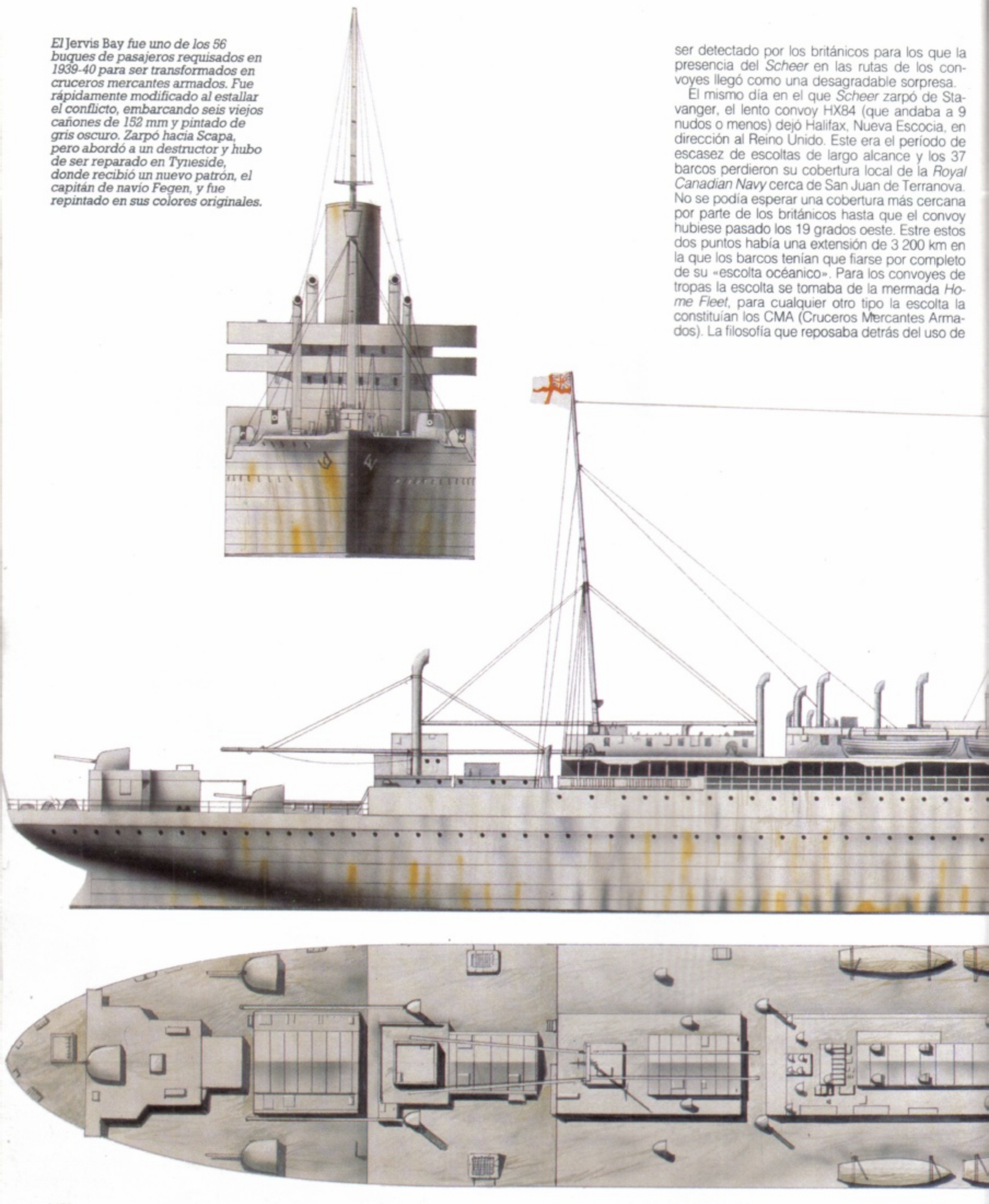
Cuando estallaron las hostilidades, tanto el *Graf Spee* como el *Deutschland* (rebautizado más tarde como *Lützow*) se encontraban ya en el Atlántico, pero el *Admiral Scheer* tenía que ser sometido a reparaciones por lo que finalmente zarpó de Gotenhafen el 23 de octubre de 1940. Aunque la campaña noruega había concluido, la idea de una invasión al Reino Unido era considerable aún, con todas sus consecuencias y por ello las fuerzas de cruceros de la *Royal Navy* seguían concentradas en aguas cercanas a las islas y el reconocimiento aéreo era contínuo, dadas las prioridades de detección temprana sobre los preparativos de la invasión. Con la inteligente utilización de la oscuridad y las malas condiciones metereológicas, los corsarios alemanes lograban llegar hasta el Atlántico sin ser descubiertos. El *Scheer* había pasado hacia el oeste, a través del canal de Kiel para impedir ser observado desde la neutral Suecia y no arribó a Stavanger, sin que se tuvieran noticias, el 28 de octubre. El 31 del mismo mes ya había pasado el estercho de Dinamarca (entre Islandia y Groenlandia) sin

El acorazado alemán de bolsillo* Admiral Scheer *abre fuego sobre el* Jervis Bay *con sus cañones de 280 mm. El corsario avistó al convoy antes de anochecer y cada minuto ganado por el* Jervis Bay *ayudó a los mercantes a esperar.

El Jervis Bay *fue uno de los 56 buques de pasajeros requisados en 1939-40 para ser transformados en cruceros mercantes armados. Fue rápidamente modificado al estallar el conflicto, embarcando seis viejos cañones de 152 mm y pintado de gris oscuro. Zarpó hacia Scapa, pero abordó a un destructor y hubo de ser reparado en Tyneside, donde recibió un nuevo patrón, el capitán de navío Fegen, y fue repintado en sus colores originales.*

ser detectado por los británicos para los que la presencia del *Scheer* en las rutas de los convoyes llegó como una desagradable sorpresa.

El mismo día en el que *Scheer* zarpó de Stavanger, el lento convoy HX84 (que andaba a 9 nudos o menos) dejó Halifax, Nueva Escocia, en dirección al Reino Unido. Este era el período de escasez de escoltas de largo alcance y los 37 barcos perdieron su cobertura local de la *Royal Canadian Navy* cerca de San Juan de Terranova. No se podía esperar una cobertura más cercana por parte de los británicos hasta que el convoy hubiese pasado los 19 grados oeste. Estre estos dos puntos había una extensión de 3 200 km en la que los barcos tenían que fiarse por completo de su «escolta océanico». Para los convoyes de tropas la escolta se tomaba de la mermada *Home Fleet*, para cualquier otro tipo la escolta la constituían los CMA (Cruceros Mercantes Armados). La filosofía que reposaba detrás del uso de

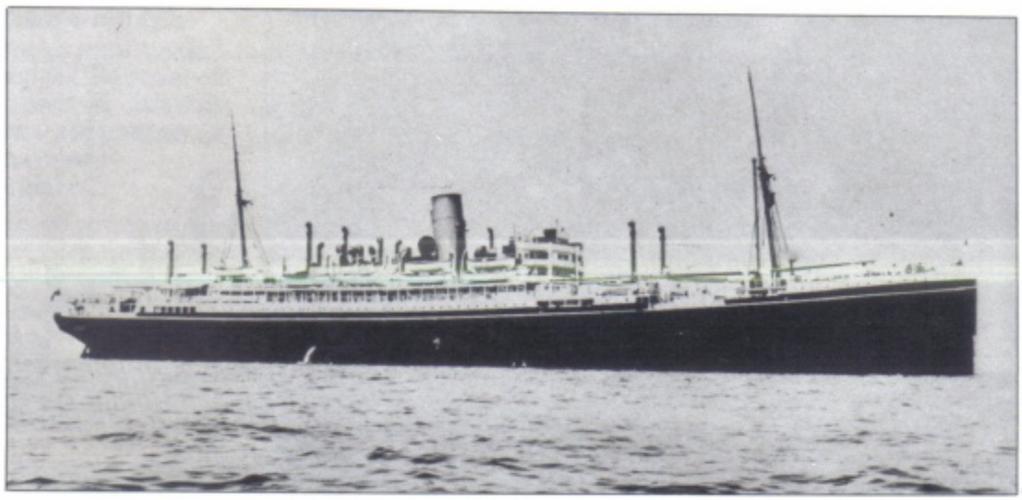


este tipo de barcos no es fácil de ser comprendida ya que sólo tenían cierta eficacia frente a los cruceros auxiliares de los alemanes.

Cuatro CMA tenían su base en Halifax por entonces y el HX84 recibió uno de ellos, el *Jervis Bay*, de 14 100 toneladas.

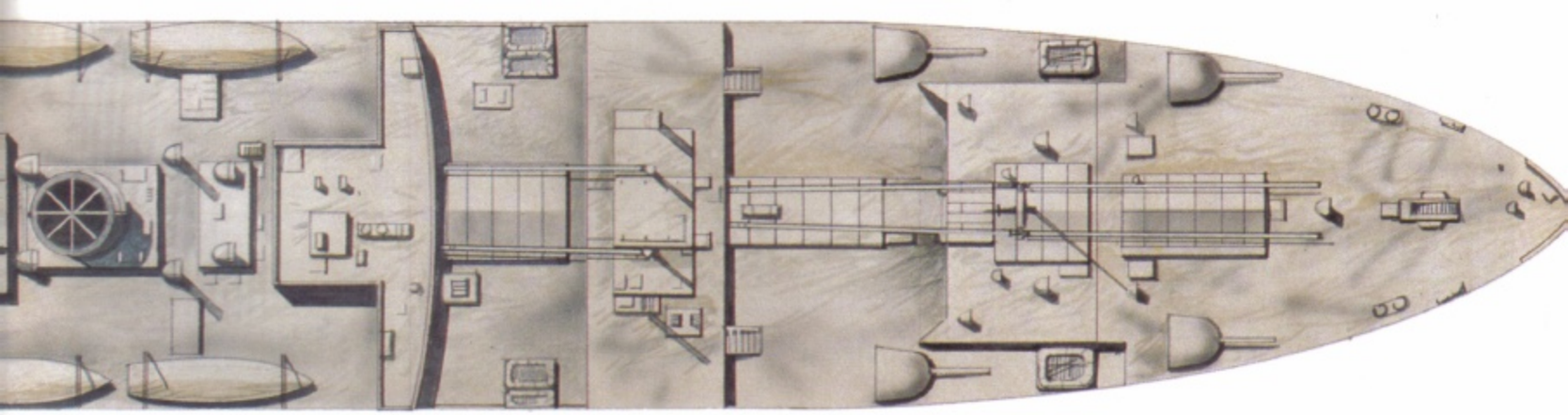
El mismo uniforme

El *Jervis Bay* era uno de los cinco barcos originales construidos en 1922 por cuenta del gobierno australiano y destinado a servicios de pasajeros inmigrantes y a transporte de carne, y había pasado de la línea de Aberdeen y Commonwealth a los intereses de Shaw Savill. A pesar de esto había retenido los emblemas de la chimenea sobre un distintivo casco verde de Brunswick (preservado hasta hoy en los barcos contenedores de la OCL). Con una tripulación con la típica mezcla de marinos mercantes, reservistas y miembros regulares de la Armada, al mando

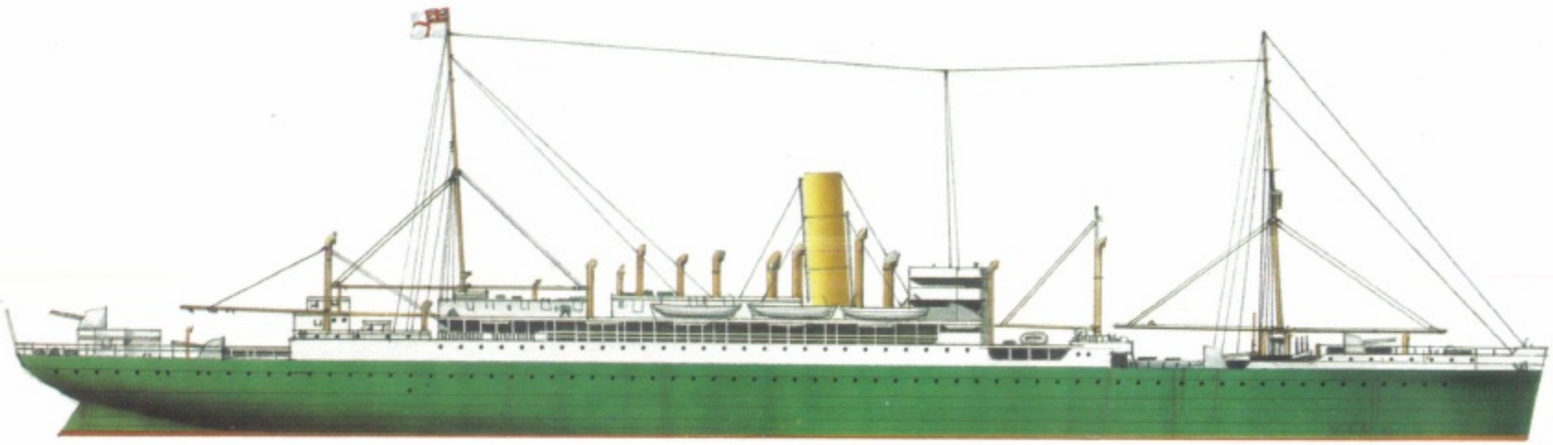


Robert Hunt Library

El mismo día que el acorazado de bolsillo alemán Admiral Scheff *zarpaba de Stavanger en Noruega para una incursión en el Atlántico, el* Jervis Bay *lo hacía desde Halifax, en Nueva Escocia, escoltando a un convoy de 37 lentos mercantes.*



La última singladura del *Jervis Bay*



Robert Hunt Library

Arriba. El Jervis Bay *tal como aparecía el 5 de noviembre de 1940, cuando fue hundido por el* Admiral Scheer. *Utilizar un crucero mercante armado para escoltar un convoy era una mala táctica: los mercantes corsarios atacaban objetivos solitarios para mantenerse a cubierto; sólo un buque de guerra puede atacar a un convoy completo y contra tal oposición era poco lo que un CMA podía hacer.*

Izquierda. Los acorazados de bolsillo Admiral Scheer, *en primer plano, y* Deutschland, *eran poderosos cruceros de largo alcance destinados a realizar largos cruceros contra la navegación comercial. Capaces de un andar de 28 nudos y embarcando los mayores cañones permitidos por el Tratado de Versalles, poseían suficiente velocidad para evadir a cualquier buque de guerra que no pudiesen destruir. El* Admiral Scheer *fue el de mayor éxito de su tipo y envió al fondo 137 000 toneladas de buques aliados.*

del Capitán de navío Fogarty Fegen, de la *Royal Navy*, su armamento consistía en obsoletos cañones de 152 mm, con controles de tiro rudimentarios, tomados de cruceros inutilizados.

El *Scheer*, que venía del sur, había sido informado, a través de canales de sus servicios de inteligencia de la existencia de dos convoyes provenientes del este que se encontraban muy cerca uno del otro, y habían localizado al HX84 con uno de sus hidroaviones Arado. Actuando con cautela en previsión de que el convoy estuviera acompañado por un antiguo acorazado (lo que era entonces algo inusitado) los alemanes calcularon su interceptación para última hora de la tarde. Como era de esperar, observaron el humo pero este correspondía al barco frigorífico independiente *Mopan*, que transitaba a una velocidad de 15 nudos, sin formar parte del convoy.

El convoy, avistado

La penumbra bañaba el calmado rostro del mar cuando los alemanes divisaron el convoy, a casi 24 000 m. Las nueve columnas del convoy se ofrecían como un blanco perfecto; el *Scheer* giró a estribor y abrió fuego con su batería principal. Los impactos de los primeros disparos hicieron mella en las columnas centrales del convoy.

Daños severos

Algunos barcos, incluyendo el *Jervis Bay*, habían divisado al *Scheer*, pero se encontraban deliberando acerca de su identidad cuando el corsario abrió el fuego. La reacción de Fegen fue inmediata. A través de las órdenes dictadas al comodoro, logró que el convoy virase y tratase de escapar, mientras arrojaban flotadores de humo que en aquellas condiciones con mar calma eran muy eficaces. Mientras tanto el único CMA se enfiló directamente hacia el enemigo. Al tiempo que con ello ofrecía el blanco más pequeño, también significaba que sólo los cañones proeles podrían esperar abrir fuego contra el enemigo. En realidad se trataba de un juicio bastante académico, porque el barco alemán estaba fuera de alcance.

El tiro del *Scheer* era excelente. El tercer disparo de su cañón de 280 mm centró el blanco, penetrando profundamente a través de la suave «piel» del barco de línea. El timón y una sala de calderas se encontraron rápidamente fuera de acción, el puente quedó destrozado y el local de radionavegación destruido, con lo que se cortaron las comunicaciones en las que se alertaba al resto de las naves sobre la acción del corsario alemán. En el lapso de 15 minutos, el barco estaba hecho una completa ruina, al paso y tocado de muerte. Algunos de sus cañones estaban inservibles, mientras que los que todavía parecían íntegros no podían alcanzar al enemigo. No había más alternativa que abandonarlo; afortunadamente el *Scheer* esperó hasta ver consumada su victoria, en lugar de perseguir al convoy que se alejaba en la oscuridad.

Sacrificio supremo

El supremo sacrificio del *Jervis Bay* no había causado ningún daño físico al enemigo alemán, pero había ganado el tiempo vital para permitir la huída del convoy. No todos lograron escapar, ya que se encontraban lo suficientemente cerca del *Scheer* como para poder librarse del corsario, que logró destruir otros cinco barcos y dañar a varios más. Entre estos últimos se encontraba el cisterna de la Eagle Oil *San Demetrio* que, gravemente averiado pero con la maquinaria y la carga intactas, fue inicialmente abandonado para luego volver a ser abordado por su tripulación y dirigido a aguas tranquilas sin más ayudas.

Pocos supervivientes

El capitán del barco sueco *Stureholm* había quedado tan vivamente impresionado por el espíritu de lucha del *Jervis Bay* que decidió volver al escenario del combate cuando fuera total la oscuridad de aquella trágica noche. Era una apuesta peligrosa, pero suponía que el *Scheer* estaría muy ocupado tratando de alcanzar a los fugitivos. Su osadía salvó 56 de los hombres del CMA, pero Fegen no se encontraba entre ellos. La Cruz de la Victoria a la que se hizo merecedor la había ganado a pulso una tripulación que luchó con medios tan poco adecuados.

Cruceros mercantes armados

Durante la primera guerra mundial el Almirantazgo británico utilizó con éxito los Cruceros Mercantes Armados para ayudar a los cruceros de línea en el bloqueo de Alemania, así como en misiones de escolta de convoyes y en la búsqueda de corsarios de superficie alemanes. Estas tareas volvieron a ser puestas en práctica en el año 1939 para hacer frente a una nueva generación de corsarios submarinos y comerciales.

Ninguna flota puede ser nunca lo suficientemente grande como para actuar por sí sola en una guerra de gran magnitud, y todas las potencias están acostumbradas a utilizar cierto tonelaje procedente de la flota comercial en tareas auxiliares. Sin embargo, las exigencias de la guerra hacen que esos recursos momentáneos tengan que permanecer en servicio mucho más tiempo del previsto y, por último, que estos barcos se deban enfrentar a situaciones en las que poco pueden hacer.

La guerra civil estadounidense mostró el uso de barcos mercantes en tareas de destrucción del comercio marítimo y en la protección de otros buques, así como en tareas de bloqueo. El Almirantazgo británico, en tanto que custodio de la flota más grande del mundo, ofreció subsidios a las navieras con barcos de gran tonelaje para incorporar elementos auxiliares tales como el gran espacio en sus bodegas, refuerzos apropiados para el montaje de cañones y máquinas más potentes. De tiempo en tiempo estos barcos participaban en maniobras para ejercitarse en las tareas que, en teoría, algún día tendrían que realizar, pero la decepción no se hizo esperar cuando se comprobó que la instalación del popular demonio, el tubo lanzatorpedos, no convertía al barco receptor en una formidable nave de guerra por sí misma. A pesar de todo no se escatimaron esfuerzos en la inclusión de una proporción razonable de reservistas de la Armada entre las tripulaciones de estos barcos, premiados con la autorización del Almirantazgo para poder batir el pabellón azul en lugar del rojo.

En 1914 los británicos cometieron el error inicial de requisar un número de barcos de gran desplazamiento para convertirlos en AMC (Cruceros Mercantes Armados), como hicieron los alemanes con los corsarios.

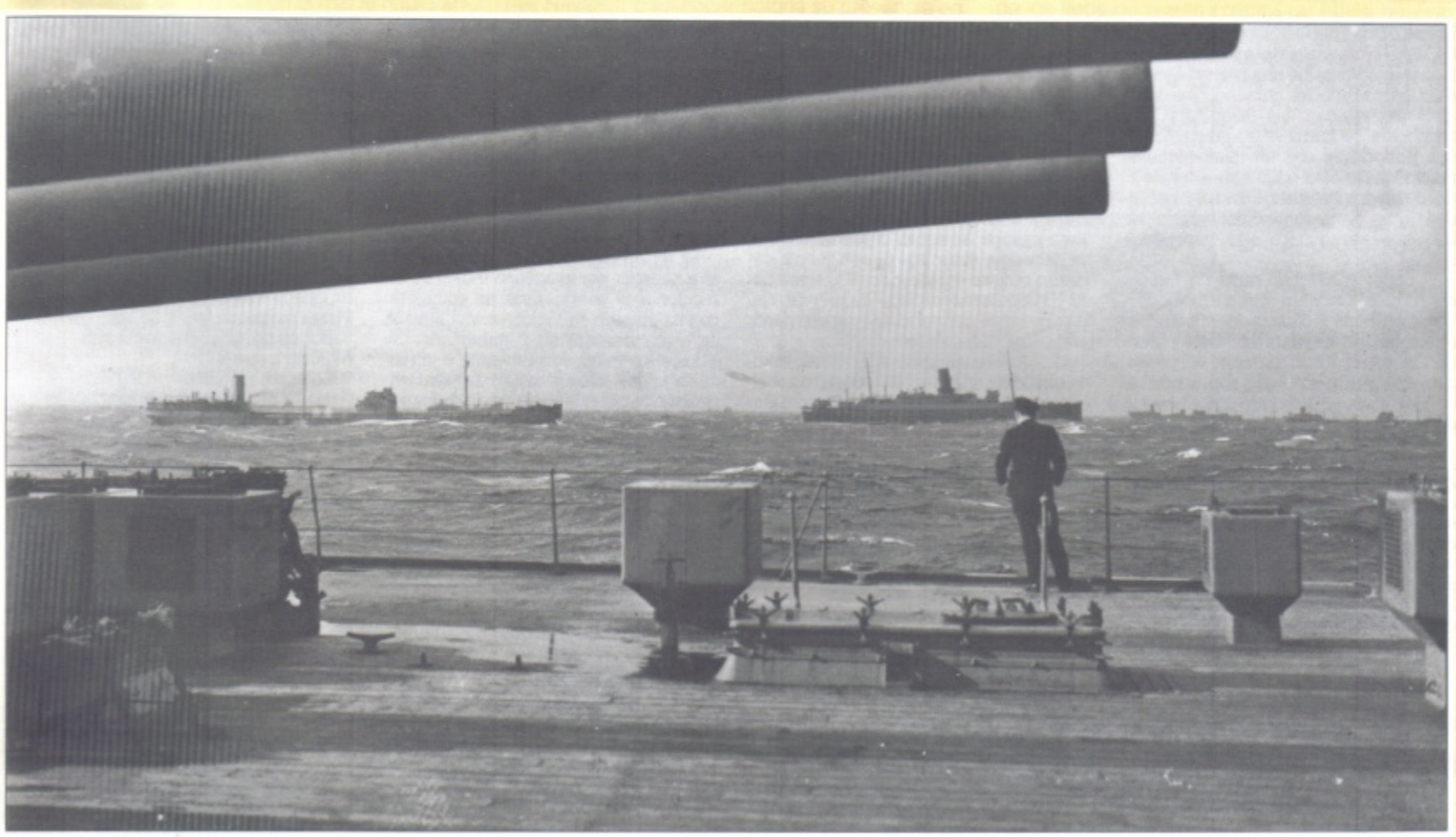
Armados para acciones defensivas, los AMC británicos fueron utilizados de tres formas principales. Jugaron un papel importante al surcar los vastos océanos en busca de corsarios, aunque cuando daban con uno, ellos eran quienes salían peor parados, a pesar de que ello se consideraba un riesgo justificable. Fueron elementos vitales en la imposición de un bloqueo positivo, particularmente con el Décimo Escuadrón de Cruceros. En ambas misiones su autonomía y capacidad fueron superiores a las de los barcos de guerra regulares, que así podían ser destinados a otras actividades. Finalmente y después de que en junio de 1917 se estableciera el sistema de convoyes del Atlántico, fueron utilizados para cubrir, por lo menos, los que zarpaban de Nueva Escocia.

Cuando se firmó el armisticio, 17 AMC habían sido destruidos debido a diversas acciones, pero cualquier inquietud oficial en lo concerniente a su vulnerabilidad hubo de ser dejada de lado nuevamente en 1939, cuando la falta de cruceros, mayor que la de 1914, era una inapelable realidad. Con existencias de barcos apropiados repartidos por las bases de la Commonwealth, el Almirantazgo dispuso de 50 buques para convertirlos en AMC.

Wz. Bilddienst

La dotación de un corsario alemán observa desde cubierta el hundimiento de una de sus víctimas. La* Royal Navy *armó unos 50 buques de pasajeros para complementar a sus sobrecargados escuadrones de cruceros, pero incluso si un CMA descubría a un corsario, normalmente, se llevaba la peor parte de la batalla.

Rápidamente ocuparon sus lugares en la triunfal Patrulla del Norte (*Northern Patrol*), aunque la pérdida del *Rawalpindi* en noviembre de 1939 supuso su retirada temporal. La mayor causa de preocupación eran las pérdidas debidas a la acción de los *U-boote*, lo que reducía el nivel general de vigilancia a un estado que permitía a los corsarios alemanes irrumpir en el Atlántico con facilidad. Nuevamente se pudo observar que habían pocas posibilidades frente a los corsarios pero, aunque el Almirantazgo deseaba reforzar el poder ofensivo de los AMC, no se podía hacer más de lo que ya se había hecho hasta ese momento.



Wz. Bilddienst

Un convoy bien protegido: desde la cubierta del acorazado HMS* King George V, *un oficial contempla la silueta del CMA* California, *entregado en octubre de 1939 y armado con ocho cañones de 6 pulgadas. Más tarde este buque se transformaría en un transporte de tropas y, como tal, resultó hundido en julio de 1943.

GRAN BRETAÑA

Rawalpindi

La Patrulla del Norte fue inmediatamente reinstituida al estallar la segunda guerra mundial en 1939. Como en 1914 la barrera comprendía inicialmente a anticuados cruceros regulares, pronto sustituidos o suplementados por CMA, de los que ya estaban disponibles 13 a finales de octubre. La ruta, extremadamente vulnerable a los ataques, era apoyada por las salidas regulares de la Flota Metropolitana desde Scapa Flow. Esta disfrutó de un éxito considerable y era inevitable que el enemigo realizara una incursión organizada contra ella.

A finales de noviembre de 1939 dos «Counties» con piezas de 203 mm patrullaban el lejano estrecho de Dinamarca apoyados por tres CMA, mientras que tres pequeños cruceros de la clase «C» se encontraban entre las Faeroes y Escocia. En el peligroso «hueco» entre las Faeroes e Islandia, dos cruceros clase «C» y un «D» se reforzaban, no regularmente, por el HMS *Newcastle*, un nuevo y potente crucero de 152 mm, junto con el ex-transatlántico de la P&O *Rawalpindi* (alistado por Harland & Wolff en 1925) que, como sus gemelos *Rajputana*, *Ranchi* y *Ranpura* habían sido convertidos en CMA.

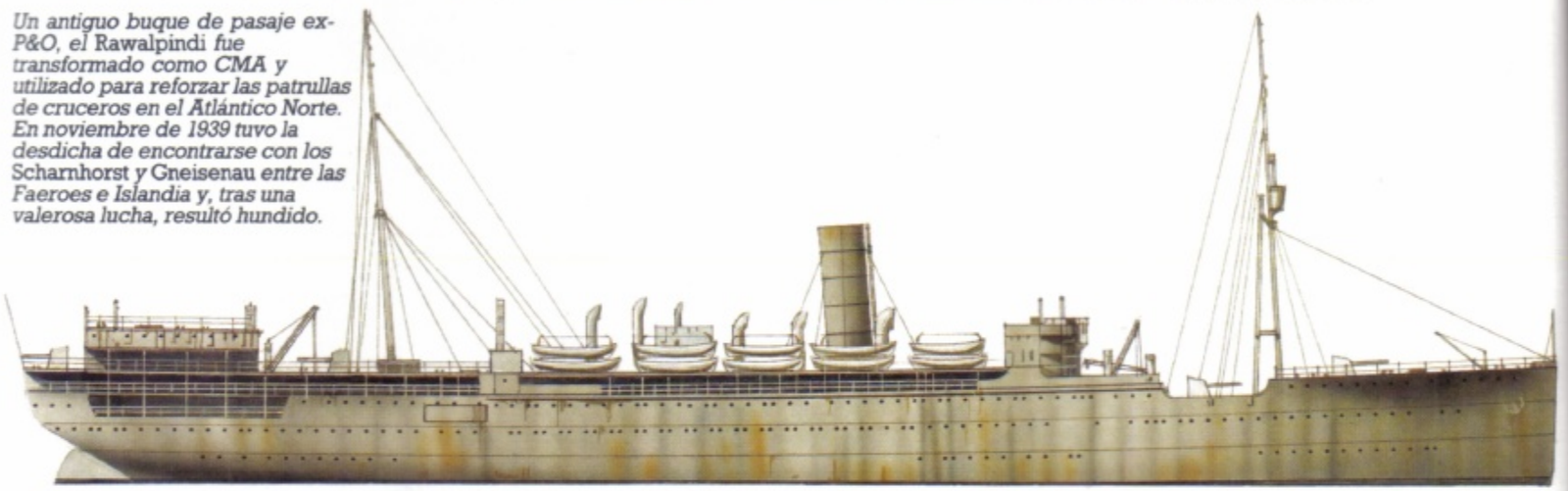
El 21 de noviembre los cruceros de batalla alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau* habían zarpado de Wilhelmshaven para montar rápidamente una incursión de diversión en el norte y el primero de ellos se encontró con el *Rawalpindi* al anochecer del 23 de noviembre. Como se pensaba que el acorazado de bolsillo *Deutschland* navegaba hacia el norte, el CMA informó que el que venía hacia él era este último e intentó desesperadamente desaparecer entre los bancos de niebla del atardecer invernal. Extrañamente, considerando el área, el *Scharnhorst* había hecho señales al transatlántico de que se pusiera al pairo, pero el capitán del buque británico, Edward Kennedy, ignorándolo, se topó con el *Gneisenau* por la otra borda. Intentando retrasar lo inevitable, esperó que sus cruceros de los flancos, el *Newcastle* y el HMS *Delhi*, pudieran ayudarle, posiblemente dañando lo suficiente a uno de los adversarios para permitir que la Flota Metropolitana llegara a tiempo. Sin embargo, en poco tiempo 18 modernos cañones de 280 mm estaban en acción contra los ocho anticuados cañones de 152 mm del CMA. A su favor, el *Rawalpindi* consiguió un sólo impacto sobre una de las cubiertas del *Scharnhorst* pero, a 7 315 m recibió salvas completas desde ambas direcciones. En menos de un cuarto de hora el llameante buque estaba acabado. El *Newcastle* consiguió avistar al enemigo, pero al carecer de radar fue incapaz de mantener el contacto, de modo que las rápidas disposiciones dictadas por el Almirantazgo para cazar a los dos buques alemanes quedaron en nada.

Características

Rawalpindi

Desplazamiento: 16 697 toneladas.
Dimensiones: eslora 167,0 m; manga 21,7 m; calado 8,6 m.
Planta motriz: dos turbinas de vapor de cuadruple expansión desarrollando 15 000 hp a dos ejes.
Velocidad: 17 nudos.
Armamento: ocho cañones simples de 152 mm y dos de 76 mm.
Dotación: 309 hombres.

Un antiguo buque de pasaje ex-P&O, el* Rawalpindi *fue transformado como CMA y utilizado para reforzar las patrullas de cruceros en el Atlántico Norte. En noviembre de 1939 tuvo la desdicha de encontrarse con los* Scharnhorst *y* Gneisenau *entre las Faeroes e Islandia y, tras una valerosa lucha, resultó hundido.



ALEMANIA

Orion

El carguero de la Hamburg-Amerika (HAPAG) *Kurmark* (alistado en 1930 por Blohm und Voss) fue una pobre elección para convertirlo en corsario. Tales buques necesitaban una maquinaria que funcionara de forma segura durante largos períodos y con un mantenimiento mínimo, pero este buque tenía un juego de delicadas turbinas de vapor recibidas de un transatlántico convertido. No sólo era ineconómico sino impredecible.

El buque convertido zarpó de Alemania como el *Orion* en abril de 1940, convincentemente camuflado como el *Beemsterdijk* neerlandés. Esta identidad se cambió pronto por la de un buque soviético y, el 24 de abril en mitad del Atlántico, se encontró con el buque de la Ropner *Haxby* que ignoró las instrucciones alemanas de detenerse y cortar las transmisiones de radio. Por este desafío, el buque británico fue cañoneado a escasa distancia y se hundió con la pérdida de 17 vidas.

El área eventual de operaciones del corsario fue el Pacífico occidental, tras navegar por las solitarias aguas del norte y sur del Atlántico y doblar el cabo de Hornos el 21 de mayo. A mediados de junio minaba las aguas cercanas a Nueva Zelanda y sus minas dieron cuenta de cuatro buques, incluyendo el *Niágara* de 13 400 toneladas cargado de lingotes de oro. El tráfico normal aliado fue desviado y el *Orion* conoció un periodo de inactividad. A mediados de agosto, reclamó su siguiente víctima, un pequeño mercante francés cerca de Noumea. Sólo unos días más tarde destruyó al mercante armado neozelandés *Turakina* en el estrecho de Cook tras un breve combate. Durante algún tiempo operó en conjunción con otro buque corsario, el *Komet* y un auxiliar, un buque asociado que consiguió varios trofeos útiles, entre otros el *Rangitane* de 16 700 toneladas y un grupo de mercantes que esperaban la carga de una terminal de fosfatos en Nauru.

En febrero de 1941 el corsario comenzó a navegar por el océano Índico en dirección a su puerto. Evitó un encuentro con un crucero británico ya que llevaba un avión de vigilancia embarcado. Su avance fue lento, serpenteante e infructuoso ya que sólo añadió el carguero británico *Chaucer* de 5 800 toneladas antes de alcanzar con éxito Burdeos en agosto de 1941, tras un crucero de 510 días en el que había dado cuenta de 11 buques con un total de 77 577 trb. Su maquinaria era tan insegura que fue modificado como buque de entrenamiento en el mar Báltico donde finalmente fue bombardeado y hundido en mayo de 1945.

Características

***Orion* (HSK 1/Schiff 26)**

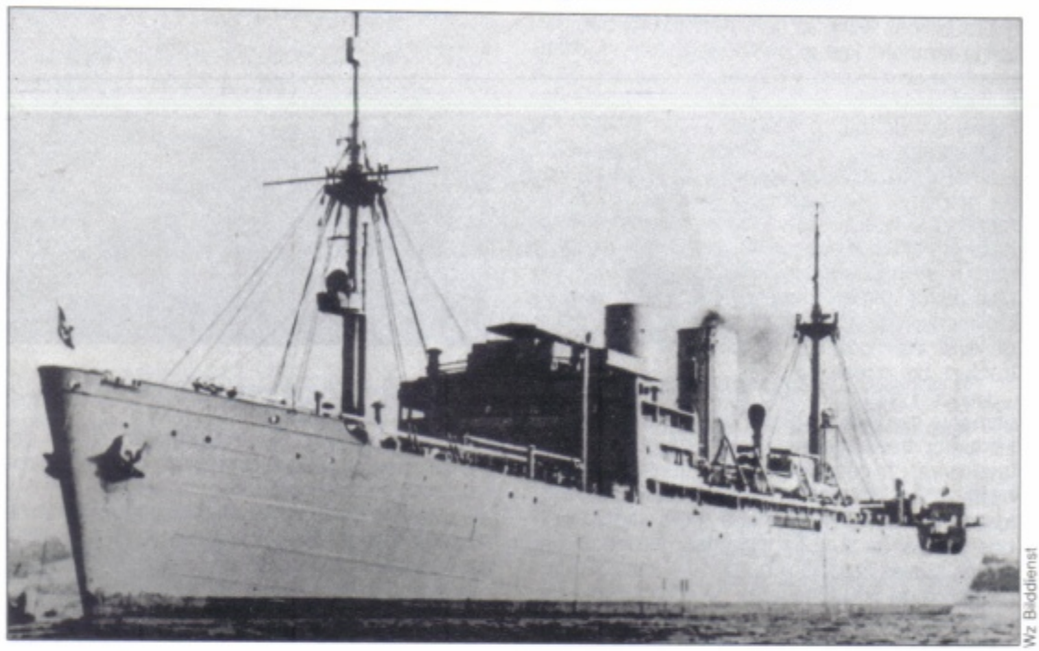
Desplazamiento: 15 700 toneladas.
Dimensiones: eslora 148,0 m; manga 18,6 m; calado 8,2 m.
Planta motriz: un juego de turbinas de vapor engranadas desarrollando 6 200 hp a un eje.
Velocidad: 14 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno de 75 mm, uno doble de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos triples de 533 mm, 230 minas y un hidroavión Arado Ar 196.
Dotación: 367 hombres.

Los astilleros Blohm und Voss construyeron el mercante* Kurmark *que, en diciembre de 1939, fue entregado como* Orion, *después de recibir seis cañones de 150 mm del viejo acorazado* Schleswig-Holstein. *Efectuó un brillante crucero al Pacífico y volvió a Burdeos después de 510 días de corso.

El crucero del *Atlantis*

El crucero del* Atlantis *se inició a finales de marzo de 1940 y se prolongó durante 18 meses, a pesar de los enormes esfuerzos realizados por la* Royal Navy *para interceptarlo. El* Atlantis *se cobró varias presas de barcos mercantes británicos en el Atlántico Sur y en el Océano Índico antes de volver a Alemania.

Abajo: El Atlantis *rompió el bloqueo británico en marzo de 1941 atravesando el estrecho de Dinamarca con mal tiempo. Inició su lista de hundimientos con el de un mercante rápido que transportaba a Gran Bretaña un valioso cargamento de cromo refinado.*



Wz Bilddienst

Los barcos de la línea Hansa, con base en Bremen, resultaron idóneos para ser convertidos en corsarios durante la segunda guerra mundial debido a su robusta construcción, su espacio interior y su económica propulsión diesel. El *Kandefels* se convirtió en el *Penguin*, mientras que el *Gondenfels* se incorporó al escenario bélico bajo el nombre de *Atlantis*, el corsario de mayor éxito de todos los tiempos.

El *Atlantis* fue aparejado con seis cañones convencionales de 150 mm como batería principal, armas algo antiguas salvadas de barcos de la Armada del Kaiser. Dos de éstos se instalaron en el largo castillo de proa y se disimularon como carga de cubierta. Otros dos, junto con cuatro tubos lanzatorpedos, se colocaron en el combés en el nivel superior entre las dos cubiertas y dispuestos para disparar a través de unas grandes portas que se abrían y cerraban debajo de la superestructura dividida. Los últimos se encontraban situados en la crujía de popa, uno expuesto en la parte superior de la toldilla y el otro disimulado detrás de la escotilla número cinco. Una pieza en caza de 75 mm fue instalada en la proa, y asimismo se embarcaron media docena de armas automáticas de 20 y 30 mm. La gran escotilla número dos fue transformada para dejar lugar a dos problemáticos hidroaviones Heinkel He 114B, estibados debajo.

Rebautizado con el nombre de *Atlantis*, u oficialmente HSK2 (HSK era una abreviatura de *Hilfskreuzer*, o crucero auxiliar) el barco fue puesto al mando del capitán Bernharde Rogge, un oficial muy puntilloso pero muy capacitado a quien su larga experiencia en el mar le había enseñado no sólo las vivencias comunes, sino también los valores de la paciencia y la aceptación de las fatigas y del trabajo arduo. El barco inició su travesía en las heladas aguas de uno de los peores inviernos que se recuerdan; el calendario señalaba el mes de marzo de 1940 y el *Atlantis* surcaba ya las aguas en compañía del *Orion* y el *Widder*. Todos ellos junto, con el *Komet*, el *Pinguin* y el *Thor*, formarían parte de la llamada «primera ola» de cruceros que, junto a buques de guerra ordinarios, iba a conducir un asalto coordinado contra la navegación aliada.

El 31 de marzo de 1941, una semana antes de que se pusiese en marcha la invasión alemana de Noruega, el *Atlantis* comenzó a navegar disfrazado como si fuera un carguero soviético, con el nombre de *Krim*, pasa pasar por las costas de Islandia. Rodeado por el afilado hielo, el estrecho de Dinamarca era sumamente peligroso y estaba vigilado por un crucero británico. Pero protegido por las turbulentas y gélidas aguas, el corsario logró pasar desapercibido. Para atravesar el Atlántico Norte el *Atlantis* se desplazó a velocidad económica y fue finalmente dirigido por el SKL (*Seekriegsleitung*, o Directorio de Operaciones Navales) para hacer notoria su presencia en la ruta hacia Ciudad de El Cabo para atraer a los buques de guerra aliados de los mares noruegos. El barco cruzó el Ecuador el 24 de abril y fue repintado con colores japoneses.

El 2 de mayo se verificó el encuentro con el primer barco británico, el buque de línea *City of Exeter*. Rogge no lo molestó, ya que ese buque llevaba a bordo un gran número de pasajeros. Pero aún así, el navío británico sospechó del extraño barco e informó de su presencia.

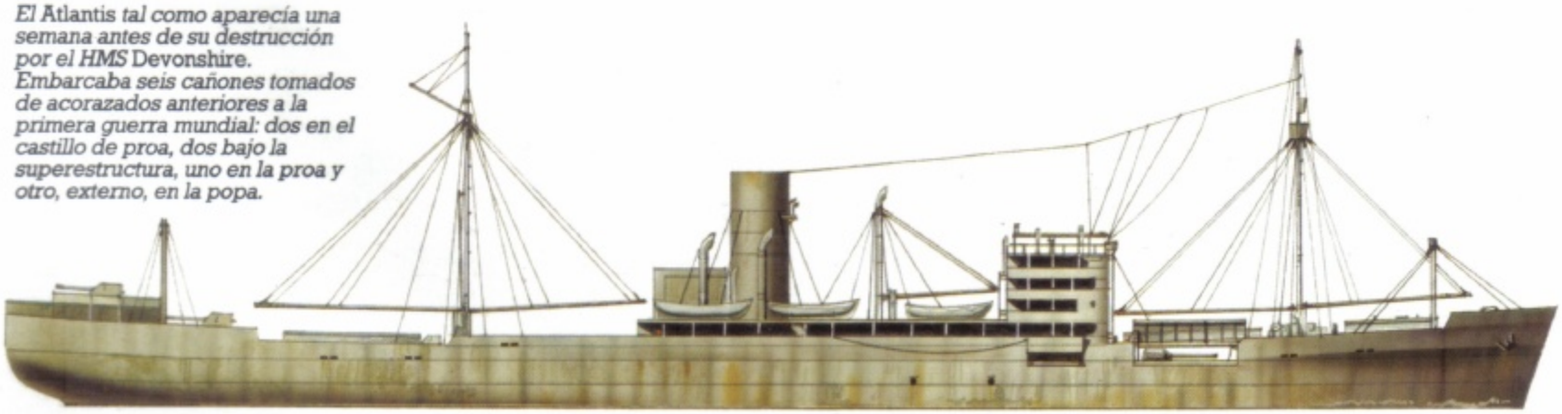
Sin embargo la acción tendría lugar al día siguiente, cuando un buque de la Harrison, el *Scientist*, rehusó detenerse, mostró la popa al corsario y empezó a transmitir la alerta de corsario («QQQ»). Sólo hicieron falta algunas salvas de los cañones de 150 mm para persuadir al *Scientist* a la rendición. Ese barco de 6 200 toneladas había sido cargado en Sudáfrica para llevar alimentos y cromo refinado a Gran Bretaña. Un torpedo terminó con la vida del *Scientist*.

Siembra de minas

Una vez descubierta su presencia, el *Atlantis* se dirigió al cabo de Buena Esperanza y pasó la noche colocando minas al largo de Agulhas, uno de los faros de la ruta costera de África del Sur. Tras haber escuchado que los Aliados informaban sobre un «sospechoso barco japonés», Rogge se dirigió al Océano Índico, cambiando nuevamente su identidad para camuflarse con la imagen del *Abbekerk*, de bandera neerlandesa.

Transcurrieron cinco semanas hasta que se pudiera contabilizar la segunda víctima, en este caso el *Tirrana* de la línea Tonsberg, que al ser nuevo y veloz necesitó 150 cañonazos antes de poder ser detenido. Como aún podía navegar bien, fue enviado a Francia, con su carga de tripulación y pasajeros capturados. Entre las presas que se cobraron en los dos meses siguientes se encontraba un barco casi gemelo, el *Tallyrand*, que aunque era valioso tenía poco combustible a bordo como para ser enviado a Alemania. Rogge transfirió el fuel a su barco y luego

El* Atlantis *tal como aparecía una semana antes de su destrucción por el HMS* Devonshire. *Embarcaba seis cañones tomados de acorazados anteriores a la primera guerra mundial: dos en el castillo de proa, dos bajo la superestructura, uno en la proa y otro, externo, en la popa.



hundió el *Tallyrand*. En aquellos días se hacía un uso efectivo de los viejos hidroaviones, que eran empleados para identificar objetivos y destruir las antenas de radio de los barcos arrastrando un arpeo y prevenir así la transmisión de cualquier alerta.

Los barcos víctimas del *Atlantis* formaban parte de famosas líneas como las Ellerman, Athel, Reardon Smith, Ben y Chareurs Réunies. Cada hundimiento representaba la pérdida de vidas humanas, un barco valioso y una carga vital (tungsteno, acero, pieles, arroz, cereales, frutas, plomo, teca). Aunque, según Rogge, se intentaba mantener la violencia al mínimo posible, la realidad es que se requería de una gran energía para lograr un resultado rápido, y sólo algunos barcos se rindieron al ser requeridos para ello. Una alerta transmitida por la víctima podía ser fácilmente captada por el corsario y ello por lo general significaba el cañoneo de la superestructura del puente.

Hacia octubre de 1940 el *Atlantis* estaba nuevamente cargado de prisioneros, 300 de los cuales fueron transferidos a un viejo carguero yugoslavo para un pesado viaje de cuatro semanas hasta África Oriental. Este barco había sido capturado del oeste de Sumatra y era seguido por dos pequeños buques cisternas noruegos, uno de los cuales llevaba a bordo una valiosa carga de cerca de 500 toneladas de combustible diesel.

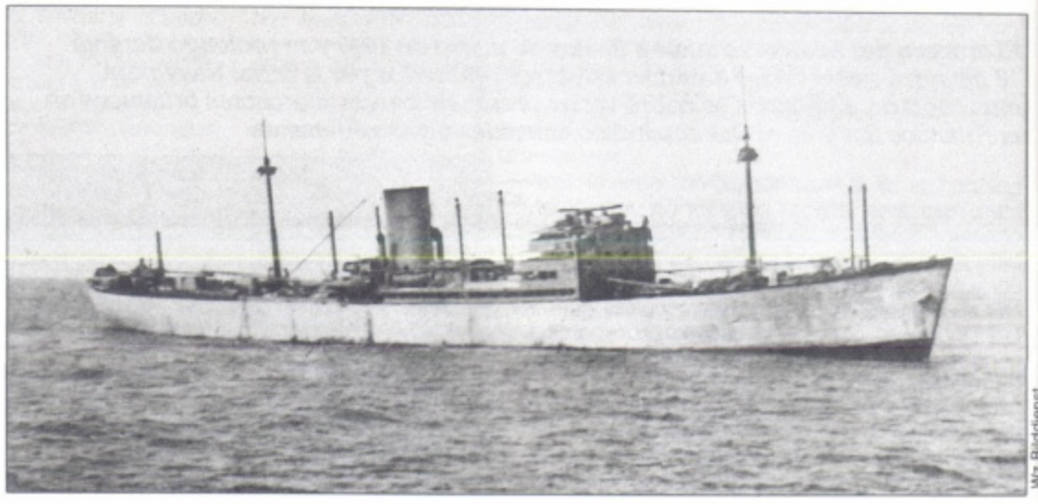
Partida de abordaje

Disfrazado de un barco de la Blue Funnel, el *Atlantis* se encontró con uno de verdad, el *Automedon*, que aparentemente no realizó ninguna maniobra de evasión. Sin embargo, rehusó detenerse y su puente fue cañoneado. Esta acción causó la muerte de todo el personal al mando y la usual partida de abordaje llegó a su culminación cuando en el camarote del capitán se encontró un puñado de documentos clasificados de muy secretos y que no habían sido destruidos, como era preceptido en casos de ataque. Valorando su importancia, Rogge los envió a Kobe, en Japón, utilizando uno de los cisternas capturados. Para los japoneses fueron especialmente útiles los documentos en los que los británicos habían descrito las posibles reacciones frente a una guerra abierta en Extremo Oriente. Los documentos influyeron en gran medida en los planes de los nipones, quienes reconocieron la gran contribución de Rogge con los más altos honores.

El *Atlantis* se dirigió a la solitaria isla de Kerguelen, al sur del océano Índico, con el fin de cambiar de disfraz, reavituallarse y descansar, pero en su camino chocó con la punta de una roca y la tripulación tuvo que emplearse a fondo para reflotarlo de forma conveniente y realizar las reparaciones con los pocos recursos de que disponía.

En enero de 1942 se hizo nuevamente a la mar y aprovechándose de cartas cogidas en el *Automedon*, el corsario realizó algunas capturas muy útiles al noreste de Madagascar: uno de la línea Brockelbank, otro de la Andrew Weir «Bank» y un cisterna cargado, capturados y enviados a Francia. Transcurrieron dos estériles meses en la ruta de El Cabo y Australasia, y después de haber reaprovisionado a algunos submarinos italianos Rogge dobló El Cabo y reingresó en el Atlántico el 8 de abril.

Poco después, el *Atlantis* se encontró con un golpe de suerte extraordinario. Para conservar el combustible se dirigía hacia la ruta de Freetown a El Cabo, cuando los acorazados británicos HMS *Nelson* e *Eagle* pasaron en la oscuridad a tan sólo 6 km sin verlo.



Wz Bilddienst

***El* Atlantis *adoptó diversos disfraces durante su crucero, asemejándose primero a un carguero japonés y después a un buque neerlandés y estaba enmascarado como un buque* Blue Funnel *cuando tropezó con uno de ellos, el* Automedon.**

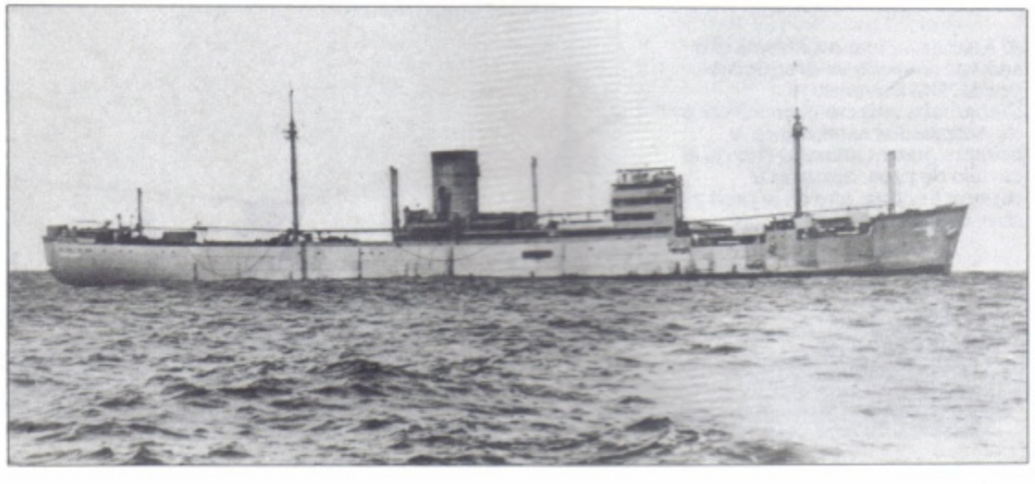
Los británicos se dieron cuenta de la gran dependencia que tenían sus barcos de suministros frente a los corsarios y submarinos alemanes y decidieron concentrarse en la destrucción de los mismos. Después de la reciente pérdida de nueva, el *Atlantis* aceptó, no sin reparos, la orden de regresar a casa, junto al también sediento *Orion* y de hacer una última circunnavegación alrededor del mundo. Aunque encontró tanto combustible como suministros, tomó sólo un barco, el noruego *Silvaplane*. Pero sería el último. Habían pasado 18 meses en el mar, así que Rogge tenía que poner rumbo a Alemania.

En su camino por el Atlántico Sur, petroleó a dos *U-boote* pero cuando se ocupaba del segundo (*U-126*), el 22 de noviembre de 1941, se divisó un barco de tres chimeneas: esta vez no era un barco de línea, pues se trataba del crucero británico HMS *Devonshire*, cuyos aviones habían observado el barco alemán, que pretendía ser un navío neerlandés de la Blue Funnel, el *Polyphemus*. Los británicos pudieron comprobar rápidamente vía Freetown que era falso y (sin repetir el error fatal de HMAS *Sydney* frente al *Kormoran*, tan solo cuatro días antes) se acercaron a sólo 15 500 m antes de abrir fuego y manteniendo una velocidad alta. Sorprendido por los cañones de 203 mm del crucero, el *Atlantis* no pudo replicar adecuadamente y ocho impactos fueron suficientes para dejarlo reducido a un precio llameante.

La carrera del* Atlantis *concluyó finalmente cuando el HMS* Devonshire *lo sorprendió mientras reaprovisionaba a una pareja de submarinos en el Atlántico Sur. El británico no se tragó el anzuelo de que se trataba del* Sydney *y abrió fuego contra él desde larga distancia.

Cerca de 300 supervivientes quedaron abandonados a la deriva, pero un submarino salió a la superficie, trasladó algunos a bordo y remolcó a otros hasta el barco de suministros *Python*, que fortuitamente se encontraba cerca del escenario de los acontecimientos. Éste permaneció en la zona de forma increíble y la historia volvió a repetirse: el 1 de diciembre y mientras dos *U-boote* se encontraban amarrados a sus bandas, fueron todos divisados por otro «County» británico. En esta ocasión se trataba del HMS *Dorsetshire*, al mando del mismo Agar que había ganado su Cruz Victoria en los CMB en el Báltico en 1919. No necesitó hacer un sólo disparo, pues permaneció a una distancia de 12 000 m mientras el *Python* era echado a pique. Su cautela estaba justificada, ya que uno de los submarinos se aproximó lo suficiente como para disparar una inútil salva de cinco torpedos.

Una compleja operación de salvamento con submarinos alemanes e italianos rescató, eventualmente, a los 400 supervivientes, aunque algunos habían tenido que esperar cerca de 20 días en embarcaciones abiertas. El *Atlantis* había estado en el mar 622 días, cubierto 185 000 km y dado cuenta de 145 600 toneladas de registro bruto de barcos aliados.



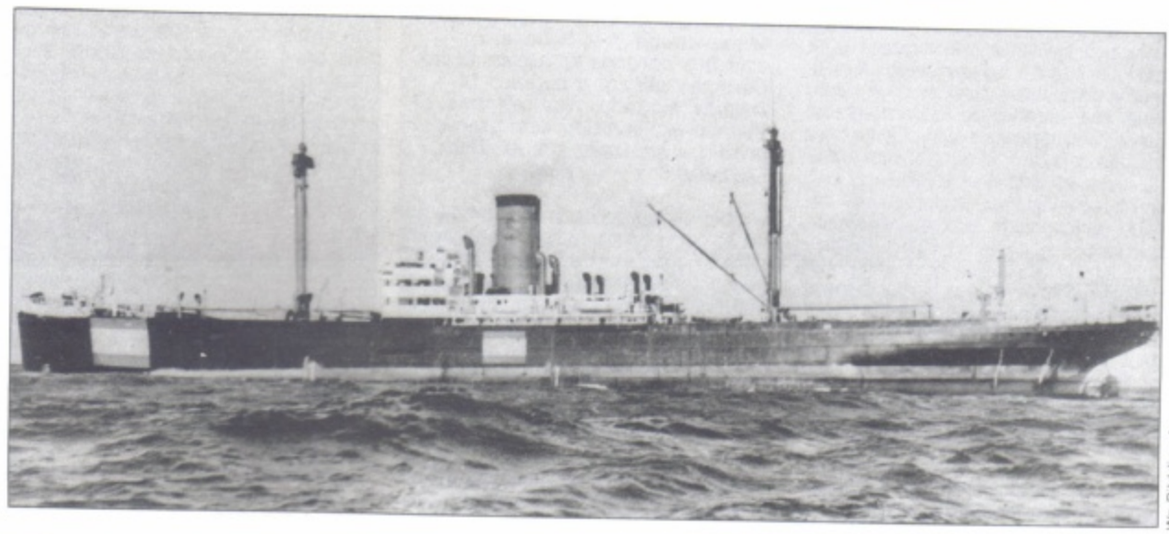
Wz Bilddienst

ALEMANIA

Widder

La mayoría de los comandantes de buques corsarios actuaron con tanta humanidad como su trabajo les permitía y sólo von Ruckteschell del *Widder* fue declarado posteriormente criminal de guerra. Más veterano que sus compañeros, también se diferenciaba por pertenecer a la reserva naval. Tenía un temperamento nervioso y estaba obsesionado con atacar y destruir al enemigo en el menor tiempo posible. Su actitud no se vio favorecida por la permanente ansiedad sobre su impredecible maquinaria ya que su buque era casi gemelo del igualmente temperamental *Orion*.

Tras su conversión a partir del *Neumark* de la HAPAG (alistado en 1929 por Howaldtswerke), el *Widder* entró en el Atlántico en mayo de 1940 por la ruta del norte habitual cubierto por la gran diversión de las campañas noruegas no sin sostener alguna escaramuza con submarinos británicos. Su área de operaciones prescrita era la transitada zona de paso entre Panamá y Europa y Panamá-cabo de Buena Esperanza. Su primera víctima fue el petrolero *British Petrol* de la BP (luego anglo-iraní), el 13 de junio. Von Ruckteschell, con miedo de que informaran, aplastó al desafortunado buque con proyectiles de 150 mm y un torpedo. Capturó un petrolero noruego, el *Krossfonn*, sin resistencia y regresó a Brest con los prisioneros, pero al encontrarse al *Davisian* británico, viró y continuó disparando incluso cuando sus tripulantes estaban en los bote salvavidas, y se acercó hasta el punto en que pudo usar las armas automáticas para barrer las cubiertas. Preocupado por el perenne problema de los corsarios, los supervivientes, von Ruckteschell abandonó a los 59 náufragos de su siguiente víctima, el *King John*, en sus botes salvavidas en mitad de aguas tropicales y a casi 400 km de tierra.



Wz Bilddienst

Su táctica normal de acecho y de ataque nocturno rápido ocasionó 30 impactos de cañón y un torpedo sobre el petrolero noruego *Beaulieu*, medida desproporcionada, que como siempre, provocó la muerte de inocentes. En el Atlántico central, el *Widder* también dió cuenta de uno de los últimos grandes veleros, el *Killoran* de Erickson, que databa de 1900 y tenía bandera finlandesa. Le siguió el *Anglo-saxon*, de 5 600 toneladas del que los dos únicos supervivientes llegaron a tierra tras una deriva en salvavidas de 70 días. Finalmente, dispensó el mismo tratamiento a la tripulación del *Antonios Chandris*, de bandera griega, tras lo cual el *Widder* regresó a Burdeos después de un crucero de 180 días en el que hundió diez buques con 58 605 trb.

El* Widder *sufrió problemas de máquinas y su comandante se vio forzado a efectuar sus ataques durante la noche.

Características

***Widder* (SHK 3/Schiff 21)**
Desplazamiento: 16 400 toneladas.
Dimensiones: eslora 152,0 m; manga 18,4 m; calado 8,6 m.
Planta motriz: un juego de turbinas de vapor engranadas desarrollando 6 200 hp a un eje.
Velocidad: 14 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno de 75 mm, uno doble de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm, 60 minas y dos hidroaviones Heinkel He 114.
Dotación: 363 hombres.

ALEMANIA

Thor

Aunque uno de los buques corsarios auxiliares más pequeño, el *Thor* fue uno de los que tuvo mayores éxitos. Convertido a partir del *Santa Cruz* de la Oldenburg-Portugiesische Linie, un buque moderno con motores de turbina con una excelente velocidad media (fue completado en 1938 por la Deutsche Werff), se internó en el Atlántico durante el mes de junio de 1940 con un tiempo atmosférico realmente impropio y no perdió el tiempo hasta llegar al Atlántico Central y Sur. Entre el 1 y el 17 de julio capturó seis buques, comenzando con el *Kertosono* de la Rotterdam-Lloyd.

Con casi 200 prisioneros a bordo, el *Thor* avistó a un gran transatlántico al este de Río de Janeiro el 28 de julio. Si bien tal buque representaba un blanco tentador, se movía con deliberación y el capitán alemán sospechó que se trataba de un CMA británico. Estaba en lo cierto, se trataba del *Alcantara* que rápidamente disminuyó la distancia. Ambos buques tenían un armamento similar, pero el gran volumen del transatlántico pronto sufrió graves daños y se vió forzado a detenerse. El *Thor*, también dañado, tampoco quiso seguir la lucha y abandonó el combate. Sin embargo, al mes siguiente, el corsario estaba de nuevo en acción y hundió un buque ballenero factoría y un gran buque de carga refrigerador cerca de la costa brasileña.

El 5 de diciembre de 1940, más hacia el sur, los alemanes se vieron sorprendidos por otro CMA, el *Carnavon Castle*. Siguió un combate similar en el que el corsario inflingió unos 20 impactos a su adversario sin recibir ninguno. Gravemente dañado, el buque británico se vió obligado a retirarse.

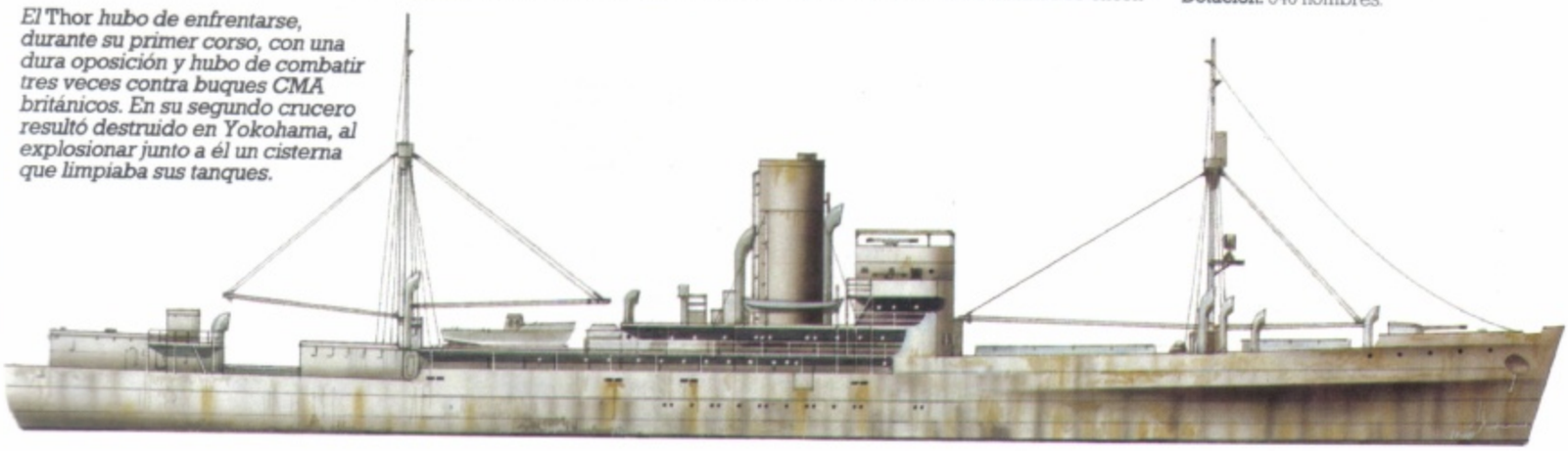
En marzo de 1941 consiguió hundir a dos mercantes más, el *Britannia* y el *Trolleholm* en el Atlántico Central y luego, el 4 de abril, el *Thor* se topó con un nuevo CMA británico, el *Voltaire*, antes perteneciente a Lamport and Holt. Una vez alcanzado, el buque británico se incedió rápidamente y de forma incontrolable, accidente que obligó a izar bandera blanca antes de que el anticuado transatlántico se hundiera.

El corsario alemán llegó de nuevo a su puerto ese mismo mes, tras un crucero de 329 días en el que había dado cuenta de 12 buques con 96 574 trb. Tras una modificación el *Thor* zarpó de nuevo en noviembre. En el Atlántico Sur consiguió otras cinco presas gracias a la eficaz utilización de su hidroavión. En el Océano Índico consiguió hundir cinco barcos más, llegando a Yokohama el 10 de octubre tras un crucero de 324 días en el que había hundido diez buques con 56 037 trb. El 11 de noviembre se encontraba amarrado junto al buque de suministros *Uckermark* para ser modificado, cuando durante la limpieza de un tanque, éste estalló, resultando destruido por completo junto a otros buques, incluido el *Thor*.

El* Thor *hubo de enfrentarse, durante su primer corso, con una dura oposición y hubo de combatir tres veces contra buques CMA británicos. En su segundo crucero resultó destruido en Yokohama, al explosionar junto a él un cisterna que limpiaba sus tanques.

Características

***Thor* (HSK4)/Schiff 10)**
Desplazamiento: 9 200 toneladas.
Dimensiones: eslora, 115,61 m; manga 16,7 m; calado 7,1 m.
Planta motriz: un juego de turbinas de vapor engranadas desarrollando 6 500 hp a un eje.
Velocidad: 18 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno de 60 mm, uno doble de 37 mm y dos dobles de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm, 90 minas y un hidroavión Arado Ar 196.
Dotación: 346 hombres.



ALEMANIA

Pinguin

El *Pinguin* y el *Atlantis* fueron los dos corsarios alemanes más famosos y de mayores éxitos y, además, eran originalmente dos buques gemelos de la Hansa Line, una empresa de Bremen notable por la calidad de sus barcos. Como otros buques corsarios, el antiguo *Kandelfels* (alistado en 1936 por AG Weser) tuvo una tarea subsidiaria importante de minado, embarcando más de 300 minas que fondeó en campos entre Australia y la India. En junio de 1940, en mitad del verano ártico, el buque zarpó hacia el norte, a través del estrecho de Dinamarca para luego bajar hacia las transitadas rutas atlánticas. Todavía en travesía, cerca de la isla de Ascensión el 31 de julio, se encontró con el mercante *Domingo de Larrinaga* que, suspicaz, se alejó del corsario emitiendo la señal de alarma. Los corsarios eran siempre muy sensibles a ser comprometidos y el *Pinguin* reaccionó ferozmente tras una persecución de dos horas.

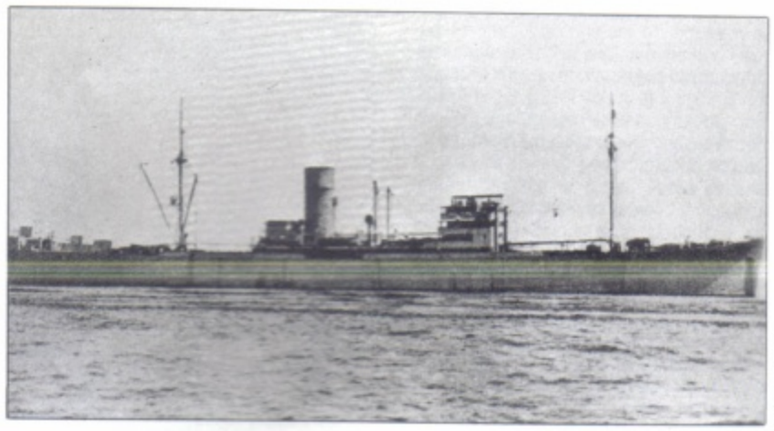
Pasó los meses de agosto y setiembre al sureste de Madagascar, y reclamó cinco buenas presas. Una de ellas, el *Benavon* de Leight, opuso una tenaz resistencia en la que murió la mitad de su tripulación.

Al noroeste de Australia, el *Pinguin* capturó el petrolero *Storstad* que, temporalmente rebautizado como *Passat*, recibió en transfondo la mayoría de las minas del corsario. Después ambos buques navegaron entre Newcast y Hobart y luego el petrolero fue enviado a Francia con una tripulación prisionera.

***En enero de 1941, el* Pinguin *atacó a la expatriada flota ballenera antártica noruega en aguas de las Georgias del Sur y capturó 14 buques, incluidos tres factorías. El* Pinguin *fue hundido, con graves pérdidas humanas, por el HMS* Cornwall.

Los meses del verano antártico eran utilizados por las flotas balleneras, por lo que, en enero de 1941, el corsario atacó a la amplia flota expatriada noruega en las Georgias del Sur y capturó dos buques factoría, un petrolero y once balleneros. Todos ellos se enviaron por etapas a Francia y la mayor parte consiguió llegar a salvo.

El *Pinguin* dobló el cabo de Buena Esperanza y se dirigió hacia el Cuerno de África y las transitadas aguas del mar Rojo. Allí hundió al *Clan Buchanan* y al *Emperor* británico en mayo de 1941, aunque este último dió la alerta para que el crucero pesado HMS *Cornwall* pudiera llegar al lugar. Sin caer en el engaño del camuflaje del buque alemán (que actuaba como un mercante de la línea noruega Wilhelsen) el crucero abrió fuego y, desafortunadamente para el corsario, las minas que le quedaron explosionaron, desintegrándose el buque y muriendo unos 550 hombres, casi la mitad de ellos marineros aliados prisioneros. El *Pinguin* había estado en la mar durante 328 días y había dado cuenta de 28 buques con 136 551 trb.



Wz Bilddienst

Características

***Pinguin* (HSK 5/Schiff 33)**

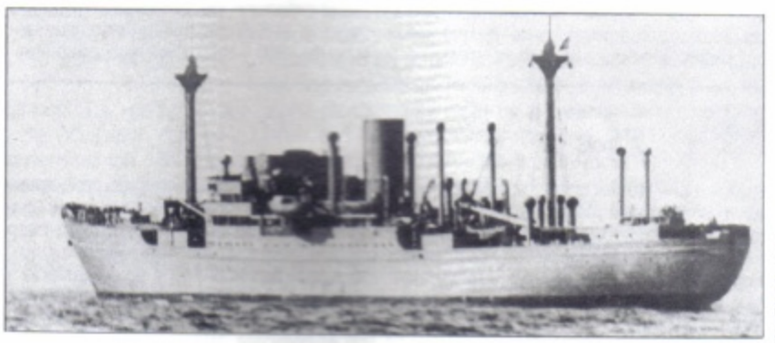
Desplazamiento: 17 600 toneladas.
Dimensiones: eslora, 155,0 m; manga 18,7 m; calado 8,7 m.
Planta motriz: dos motores diesel desarrollando 7 600 hp a un eje.
Velocidad: 16 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno doble de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm, 300 minas y uno o dos hidroaviones Arado Ar 196 o Heinkel He 114.
Dotación: 420 hombres.

ALEMANIA

Stier

El *Stier*, armado con seis cañones de 150 mm y dos tubos lanzatorpedos fue convertido a partir del mercante *Cairo* de la línea Atlas-Levante (completado en 1936 por la Krupp-Germania) y zarpó de Rotterdam el 12 de mayo de 1942. Su travesía a lo largo del estrecho de Dover fue contestada por las torpederas británicas y las baterías costeras, siendo hundidos dos de sus escoltas, junto con dos de los atacantes. El 19 de mayo llegó a salvo a Burdeos desde donde se internó en el Atlántico y puso rumbo al sur. La primera víctima del *Stier* fue el carguero británico *Gemstone*, el 4 de junio, pero su inexperiencia quedó clara sólo dos días más tarde cuando para hundir al petrolero *Stanvac Calcutta*, gastó 148 proyectiles de 150 mm y un torpedo mientras que recibió un par de impactos del armamento defensivo del petrolero. El Atlántico sur parecía estar desierto y hasta el 9 de agosto no pudo hundir a su tercera víctima, el *Dalhousie*, en la ruta de Ciudad del Cabo-Trinidad.

A mediados de setiembre en este vasto y vacío océano, el buque se encontró con otro corsario, el *Michel*, y el carguero *Tannenfels* (con una carga procedente del Japón) así como al petrolero/carguero *Uckermark* (ex-*Altmark*). Después de que el grupo se deshiciera, el *Stier*, permaneció en compañía de *Tannenfels* y a principios de setiembre ambos buques estaban realizando tareas de mantenimiento y camuflaje. La visibilidad era de sólo 3 km y la repentina aparición de otro buque provocó una gran ansiedad. Sin embargo, el extraño era un mercante y el nervioso *Stier* abrió fuego inmediatamente pero sin conseguir detener al buque. De hecho, este era un mercante norteamericano de la clase «Liberty», el *Stephen Hopkins*, armado con un solo cañón de 127 mm a popa y un par de cañones de 40 mm a proa. Pero estos entraron inmediatamente en acción y actuaron magníficamente. Así cuando el *Stier* se acercó, recibió un impacto que averió su timón y cuando se detuvo, un segundo impacto le causó una gran destrucción en la sala de máquinas. Sin embargo los alemanes reaccionaron y centraron todo su fuego en el *Hopkins*, que se partió en dos y se hundió. El *Stier* estaba incendiado y terminó por saltar por los aires. Sus supervivientes fueron rescatados por el *Tannenfels*, que dejó a los norteamericanos en los botes salvavidas (sólo 15 de los 57 sobrevivieron). Tras 139 días en el mar el *Stier* había hundido sólamente cuatro buques con 30 062 trb.



Wz Bilddienst

***El* Stier *operó durante un tiempo con el corsario* Michel, *el cisterna* Uckermark *y el carguero* Tannenfels *en el Atlántico Sur. Éste último rescató a los supervivientes del corsario después del combate contra el* Stephen Hopkins.

Características

***Stier* (HSK6/Schiff 23)**

Desplazamiento: 11 000 toneladas.
Dimensiones: eslora 134,0 m; manga, 17,3 m; calado 7,2 m.
Velocidad: 14 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno doble de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos simples de 533 mm y dos hidroaviones Arado Ar 231.
Dotación: 14 nudos.

El* Stier, *de la segunda ola de corsarios mercantes, tuvo un mal comienzo en mayo de 1942 cuando, junto con su escolta, fue interceptado por lanchas torpederas británicas. Logró escapar, pero sólo hundió cuatro buques en cinco meses y resultó destruido por la heróica tripulación del «Liberty» estadounidense* Stephen Hopkins, *que luchó hasta el final.

ALEMANIA

Komet

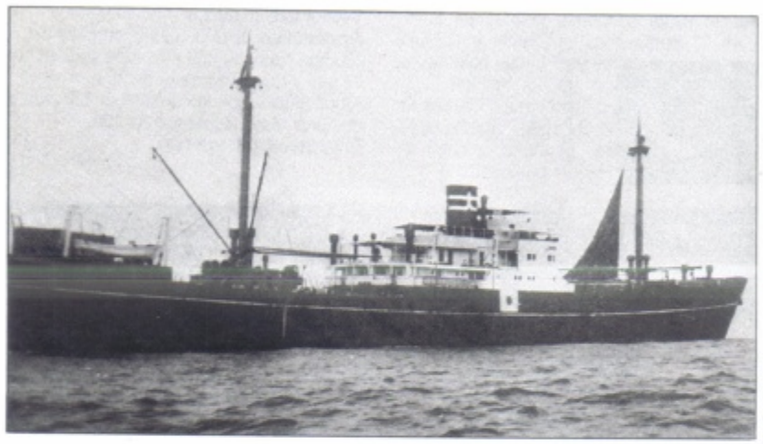
La ruta del *Komet* hacia su área de operación fue única, zarpando (tras su conversión a partir del *Ems* de la Norddeutscher Lloyd, completado en 1937 por Deutsche Werft) desde Noruega a comienzos de julio de 1940 y con la asistencia rompehielos de la por entonces amiga URSS, pasó al norte del continente asiático, entrando en el Pacífico a través del estrecho de Bering, justamente dos meses después. Era el más pequeño de los buques corsarios y, a pesar de estar reforzado contra el hielo, mostró una notable resistencia, aún a costa de dañar el timón de dirección.

Su área de operaciones se hallaba en el oeste del Pacífico y se dirigió hacia el sur de Japón (por entonces neutral) para unirse al corsario *Orion* y al buque-almacén *Kulmerland*. El 25 de noviembre, casi cinco meses después de su partida, el *Komet* consiguió su primera presa, el buque de cabotaje neozelandés *Holmwood* de 560 trb que fracasó al emitir la alarma, lo que ocasionó la pérdida, dos días más tarde, del *Rangitane*, de 16 700 toneladas. Este buque, junto con otros hundidos cerca de Nauru, fue acreditado conjuntamente por los dos corsarios que también cañonearon fuertemente las terminales de fosfatos de la isla.

A finales de año el grupo se disolvió y el *Komet* se encaminó hacia el Antártico, llegando justamente un mes después que el *Pinguin*, aunque a un meridiano diferente. Sin embargo, careció de la fortuna de este último y ambos se encontraron brevemente en marzo de 1941 en la desolada isla de Kerguelen.

Como el *Michel*, el *Komet* llevaba una lancha LS para minado. Ambos motores de la lancha se averiaron y hubo que echarla a pique. El corsario embarcó grandes minas de origen y utilizó uno de los balleneros capturados por el *Pinguin* para fondearlas entre Australia y Nueva Zelanda.

Luego el corsario cruzó el Pacífico para hundir tres mercantes cerca de las islas Galápagos antes de doblar el cabo de Hornos y llegar, finalmente, a Hamburgo en noviembre de 1941, tras 510 días en el mar. La travesía no había tenido demasiado éxito ya que sólo había hundido siete buques con 431 832 trb en casi 18 meses en el mar. Reformado, zarpó de nuevo en octubre de 1942, tomando la arriesgada ruta del Canal de la Mancha. Los británicos estaban al tanto de sus progresos y, a pesar de su fuerte escolta, fue cercado por un destructor y una potente fuerza de torpederas en el cabo de la Haya. El corsario saltó por los aires y no dejó supervivientes.



Wz Bilddienst

El* Komet *zarpó de Noruega en julio de 1940 y, con la asistencia de la entonces amiga Unión Soviética, pasó al norte del continente europeo para entrar en el Pacífico por el estrecho de Bering en setiembre. Estaba bien equipado, llevaba dos aviones y una pequeña lancha torpedera.

Características

***Komet* (HSK7/Schiff 45)**
Desplazamiento: 7 500 toneladas.
Dimensiones: eslora 115,0 m; manga 15,3 m; calado 6,5 m.
Planta motriz: dos motores diesel desarrollando 3 900 hp a un eje.
Velocidad: 16 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno de 60 mm, uno doble de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles y dos simples de 533 mm, 270 minas, una lancha LS minadora con 30 minas especiales y dos hidroaviones Arado Ar 196.
Dotación: 270 hombres.

***A pesar de sus esfuerzos, el* Komet *sólo pudo hundir media docena de buques británicos en un crucero de 18 meses. Reequipado en Hamburgo, intentó romper el bloqueo a través de la Mancha en octubre de 1942, pero fue interceptado en aguas del cabo de La Haya y hundido por la torpedera británica* MTB 236.**

ALEMANIA

Michel

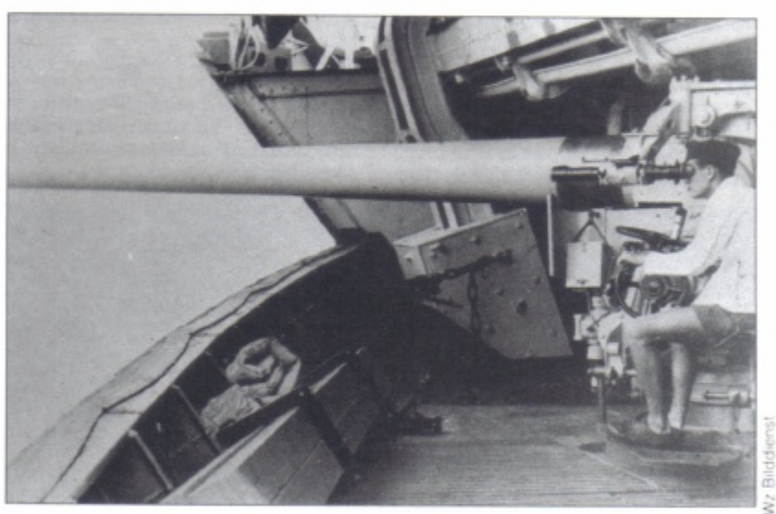
El capitán del *Widder*, von Ruckteschell, se puso al mando de uno de los últimos corsarios, el *Michel*, un buque nuevo que había sido capturado mientras se estaba construyendo con el nombre de *Bielsko* en Danzig por los polacos. Poco después de la operación «Cerebus» zarpó con total impunidad hacia el oeste a través del canal de la Mancha; su pasaje se realizó con fuerte escolta y duramente contestado por la *Royal Navy*, pero consiguió forzar el paso con escasos daños.

El buque llevaba una lancha LS (*Leichtes Schnellboot*) de 12,5 m de eslora y gran velocidad armada con dos torpedos de 450 mm. Estos se usaron con gran efectividad para reducir al petrolero norteamericano *Connecticut* a una masa informe incendiada en el Atlántico Sur el 22 de abril. Con las primeras luces del 1 de mayo, el corsario se encontró con el *Menelaus* de la Blue Funneller que, sin embargo, no se creyó la apariencia de buque auxiliar británico del corsario y navegó a toda máquina, emitiendo alertas de corsario y evitando los torpedos de la lancha LS.

Durante casi un año, el *Michel* operó en el Atlántico Sur, doblando una sóla vez el cabo de Buena Esperanza para atacar brevemente la ruta del Océano Índico. Aunque se usaba de vez en cuando la lancha torpedera la táctica habitual de von Ruckteschell era la de atacar repentinamente por la noche. Tal tipo de ataque fue empleado sobre el *Gloucester Castle* en julio de 1942 y, aunque el anticuado transatlántico llevaba muy pocos pasajeros, murieron 93 personas.

En el día de Año Nuevo de 1943, el *Michel* reclamó su 15.ª víctima, el mercante británico *Empire March*, con su táctica de ataque nocturno habitual. Desde muy poca distancia, el carguero recibió 65 impactos de 150 mm y 16 de 105 mm, además de 300 proyectiles de armas automáticas y cuatro torpedos. Milagrosamente, 25 marineros sobrevivieron a este frenético ataque.

El corsario cruzó de nuevo el océano Índico para sufrir una remodelación en Japón después de 358 días en el mar y 14 buques hundidos. Zarpó de nuevo en junio al mando del ex-capitán del *Thor*,

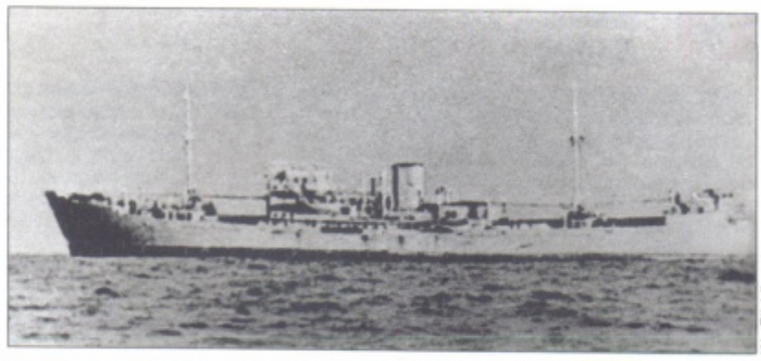


Wz Bilddienst

***Tras embarcar algunos de los cañones del* Widder *y bajo el mando del anterior comandante del corsario, el* Michel *zarpó de Flushing en marzo de 1942. Su torpedera se utilizó para hundir el cisterna estadounidense* Connecticut.

hundiendo dos mercantes noruegos al oeste de Australia antes de cruzar el Pacífico para dar cuenta del petrolero noruego *India* cerca de la isla del Este. Con 17 buques en su cuenta y 121 995 trb, el corsario navegó hacia Yokohama y, a poco menos de 100 km de este puerto, fue torpedeado y hundido por el submarino norteamericano *Tarpon*, el 17 de octubre de 1943. El último corsario se llevó consigo a 263 de sus hombres.

Características
***Michel* (HSK9/Schiff 28)**
Desplazamiento: 10 950 toneladas.
Dimensiones: eslora 132,0 m; manga 16,8 m; calado 7,4 m.
Planta motriz: dos motores diesel desarrollando 6 650 hp a un eje.
Velocidad: 16 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, uno de 105 mm, dos dobles de 37 mm y cuatro simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles de 553 mm y dos hidroaviones Arado Ar 196.
Dotación: 400 hombres.


Wz Bilddienst

***El* Michel *reequipado como* Kobe *en Japón, antes de zarpar para otra incursión, esta vez mandado por el ex-comandante del* Thor.

ALEMANIA

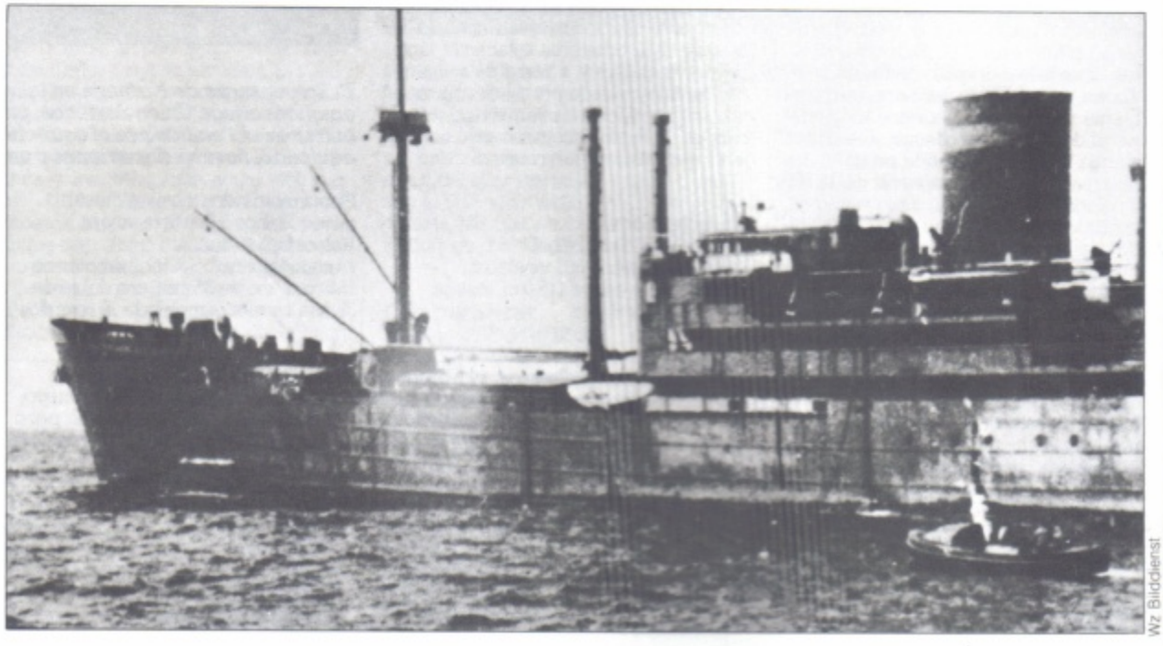
Kormoran

Igual que otros buques corsarios, el *Kormoran* (el ex-HAPAG *Steiermark*, alistado en 1938 por la Krupp-Germania), zarpó hacia el norte a través del estrecho de Dinamarca camuflado inicialmente como carguero soviético. Era un buque nuevo, impulsado por una instalación diesel-eléctrica poco corriente. Sus órdenes eran muy amplias: además de operar en el océano Índico, el Atlántico Sur y Australia, debía mirar las aguas australianas, de Nueva Zelanda y las Indias Orientales y, por último, llevar repuestos a los submarinos que operaban en el Atlántico Sur.

Durante los tres primeros meses de 1941 el *Kormoran* operó en los estrechos del Atlántico, entre Sudamérica y África occidental. Allí reclamó el hundimiento de cuatro buques aliados, incluyendo el petrolero británico *British Union*, el buque refrigerador *Afric Star* de la Blue Star y el *Eurylochus* de la Blue Funneller. El corsario dejó el área durante un período como resultado de un problema motriz, pero regresó para destruir cuatro mercantes más, incluido el petrolero *Agnita* de la Anglo-Saxon (Shell) y el *Craftsman* de la T & J Harrison. Este último fue muy difícil de enviar al fondo, debido a su cargamento de redes y corcho y por su particular construcción. La siguiente víctima, un carguero griego con madera, sufrió las mismas dificultades para hundirse y el corsario gastó sobre él gran cantidad de tiempo y munición.

Frustrados sus planes de minado, debido al mal tiempo en Sudáfrica, el corsario tuvo igualmente un período de inactividad por causa de los escasos buques aliados que se internaban en aguas de la India, aunque consiguió hundir dos mercantes más en la bahía de Bengala. A mediados de octubre, el *Kormoran* se unió al buque de suministros *Kulmerland* al oeste de Australia, durante un corto período de reparación y de transferencia (afortunada) de prisioneros.

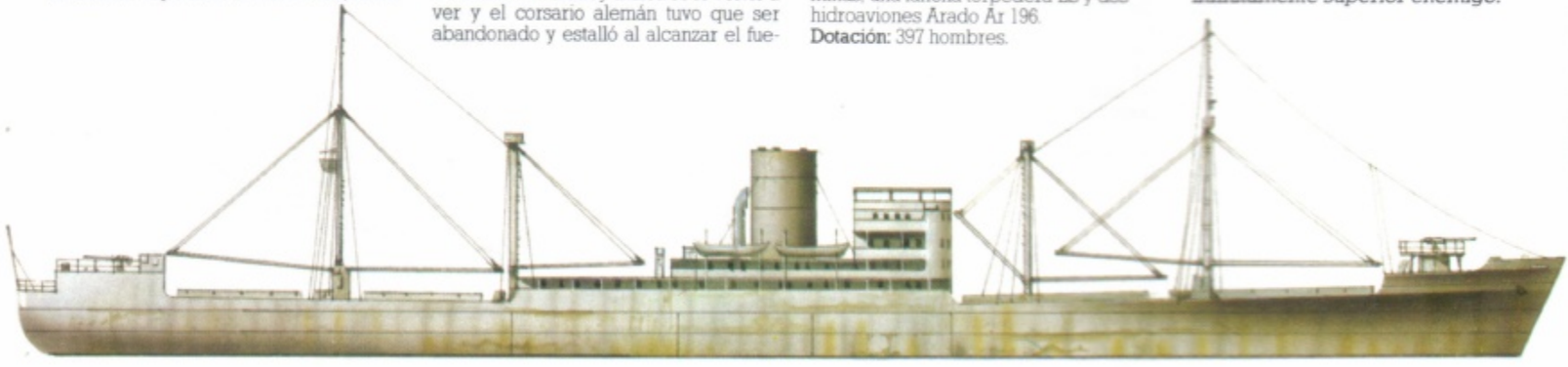
El 19 de noviembre de 1941 se avistó un crucero a proa de los alemanes; estos se camuflaron como el buque neerlandés *Straat Malakka* y pusieron rumbo a toda máquina hacia el sol para ganar tiempo. El crucero, el HMAS *Sidney*, quedó totalmente engañado por las confusas señales con las que replicaban desde el *Kormoran* a cada interrogación e, imprudentemente, se colocó en paralelo a menos de 1,6 km de éste. De repente la insignia neerlandesa desapareció dando paso a la insignia naval alemana y una tormenta de fuego se precipitó sobre ellos. El escasamente protegido buque de guerra nunca se recuperó pero, a pesar de incendiarse y ser torpedeado, mantuvo el fuego con sus cañones sobre los alemanes que comenzaron a incendiarse. En los dos barcos dañados callaron las armas cuando llegó la oscuridad. Al *Sidney* nunca se le volvió a ver y el corsario alemán tuvo que ser abandonado y estalló al alcanzar el fuego el pañol de las minas. Durante sus 352 días en el mar había hundido 11 buques con 68 289 trb, además del crucero *Sidney*.


Wz Bilddienst

Características
***Kormoran* (HSK8/Schiff 41)**
Desplazamiento: 19 900 toneladas.
Dimensiones: eslora 164,0 m; manga 20,2 m; calado, 8,5 m.
Planta motriz: instalación diesel-eléctrica con cuatro generadores diesel suministrando corriente a dos motores que desarrollaban 16 000 hp a un eje.
Velocidad: 18 nudos.
Armamento: seis cañones simples de 150 mm, dos dobles de 37 mm y cinco simples de 20 mm; dos tubos lanzatorpedos dobles de 533 mm, 320 minas, una lancha torpedera *LS* y dos hidroaviones Arado Ar 196.
Dotación: 397 hombres.

***El* Kormoran *irrumpió en el Atlántico a través del estrecho de Dinamarca, disfrazado de carguero soviético, y se dirigió hacia el sur para actuar en corso en el Atlántico. Después entró en el Índico y se citó con el buque de suministros* Kulmerland.

El* Kormoran *fue interceptado por el HMAS* Sydney *en aguas occidentales australianas, pero la astuta tripulación alemana consiguió atraer al crucero hasta una milla de distancia antes de abrir fuego con devastadores efectos. El* Kormoran *también resultó destruido pero no antes de infligir graves daños a su infinitamente superior enemigo.



Paquistán

El Ejército

Desde 1945 Paquistán ha librado tres guerras importantes con su vecino oriental, India: en 1948, en 1965 y en 1971. En la última perdió Paquistán Oriental, que se convirtió en Bangladesh, mientras que su enemigo encajaba sendas derrotas en los frentes oriental y occidental. La Armada salió mal parada, pues perdió 22 buques de diversos tipos, pero la Fuerza Aérea se comportó razonablemente bien y salió del conflicto virtualmente inmune y tras haber infligido un número de bajas notables a su contrapartida india. Desde 1971 las Fuerzas Armadas se han preocupado de reforzarse y de mejorar sus esquemas de mando y control, cuyo funcionamiento deficiente fue causa de problemas durante el último conflicto.

Las formaciones principales del Ejército son las siguientes:

Siete estados mayores de cuerpo (cada uno para dos o más divisiones).
Dos divisiones acorazadas (cada una con dos estados mayores de brigada, cinco regimientos acorazados, dos batallones de infantería mecanizada, dos regimientos de artillería autopropulsada y unidades de apoyo).
16 divisiones de infantería (cada una con tres brigadas de infantería, un regimiento acorazado, un regimiento de artillería remolcada, un regimiento de zapadores, uno de transmisiones y un elemento de apoyo).
Cuatro brigadas acorazadas independientes (cada una de ellas con dos regimientos acorazados, un batallón de infantería mecanizada, un regimiento de artillería autopropulsada y unidades de apoyo).
Cinco brigadas de infantería independientes (cada una con tres regimientos de infantería, uno de artillería remolcada y unidades de apoyo).
Siete brigadas de artillería.
Dos brigadas de defensa aérea.
Seis regimientos de caballería independientes con funciones de exploración.
Un grupo de fuerzas especiales.

Aunque llamadas regimientos, tales unidades tienen de hecho el tamaño de un batallón, pues los acorazados disponen de un elemento de plana y mando con dos carros y tres escuadrones o compañías de 12 carros cada una, lo que hace un total regimental de 38 vehículos.

Existe también una ala de aviación del Ejército, con un escuadrón de enlace y cuatro de helicópteros además de varias patrullas de observación independientes. Las unidades de ala fija emplean unos 45 Cessna O-1E Bird Dog y 50 Mashshaq, así como algunos polimotores de transporte ligero y enlace. La flota de helicópteros comprende 16 Mil Mi-8 («*Hip*») soviéticos, 35 Aérospatiale SA 330 Puma y 23 Alouette III de fabricación francesa, 13 Bell 47G de origen estadounidense y la mayoría de los 20 cañoneros Bell Modernized AH-1S Cobra que se encargaron en su momento.

En términos de equipo el Ejército es un *maremagnum* logístico, pues sus armas y vehículos proceden de (entre otras fuentes) EE UU, Gran Bretaña, Francia, Suecia, China y la URSS. Como resultado de ello, la industria local se ha visto res-

Aunque el ejército paquistaní continúa conservando una fuerte influencia británica, su equipo procede de muy diversas fuentes. La ametralladora es una MG3, la versión actual de la MG42 de la segunda guerra mundial y los fusiles son Heckler und Koch G3.

tringida a la reparación y mantenimiento de tales equipos, además de a la manufactura de armas cortas y de infantería, recambios y municiones. Sin embargo, se espera que en un futuro inmediato se produzcan en el país armamentos más sofisticados, con toda seguridad a raíz de proyectos conjuntos elaborados con empresas occidentales.

La relación de material empleado por el Ejército queda como sigue:

Medios acorazados: carros M4 Sherman (de entrenamiento), M47M, M48A5, T-54, T-55 y Tipo 59; carros ligeros M24, PT-76 y Tipo 63; transportes oruga M113A1 y Tipo 531; y vehículos de seguridad interna UR-416 y Ferret.

Artillería: (remolcada) obuses M116 de 75 mm y M56 de 105 mm; cañones de campaña Tipo 56 de 85 mm, de 25 libras (88 mm), Tipo 59 de 100 mm, M46 de 130 mm, Tipo 59-1 de 130 mm, de 140 mm y M59 de 155 mm; obuses M101 de 105 mm, Tipo 54 de 122 mm, M1937 de 152 mm, M114 y M198 de 155 mm.
calibre;
(autopropulsada) obuses M7 de 105 mm, M109A2 de 155 mm y M110A2 de 203 mm;
(morteros) británicos de 76 mm, norteamericanos M1 de 81 mm y M2/M30 de 107 mm, y chinos Tipo 53 de 120 mm;
(lanzacohetes) sistemas de 122 mm inidentificados.

Armas de defensa aérea: ametralladoras M55 de 12,7 mm y cañones ZU-23 de 23 mm, M1939 de 37 mm, Tipo 57 de 37 mm, Bofors M1 norteamericanos y Mk 1 británicos de 40 mm, S-60 de 57 mm, Tipo 59 de 57 mm, M117 de 90 mm y de 94 mm; misiles antiaéreos SAM y RBS-70.

Armas contracarro: cañones de 6 y 17 libras (57 y 76 mm); lanzagranadas RPG-7, M20 de 89 mm y Blindicide de 83 mm; cañones sin retroceso Tipo 52 de 75 mm y M40 de 106 mm; sistemas autopropulsados M36 de 90 mm y M901 TOW, y misiles filoguiados Cobra y TOW.

Armamento portátil: pistolas Walther P38 de 9 mm; fusiles M1 Garand de 7,62 mm; fusiles de asalto G3 y Tipo 57 de 7,62 mm; ametralladoras ligeras RPD,MG3 y Browning Automatic Rifle (BAR) de 7,62 mm; ametralladoras medias Browning M1919 de 7,62 mm; y ametralladoras pesadas Browning M2 de 12,7 mm.

La columna vertebral de las fuerzas acorazadas paquistaníes la constituyen los carros de combate T-55 y los chinos T-59, fotografiados a la cabeza de vehículos portapersonal M113 estadounidenses, existen planes para modernizarlos y una de las opciones es sustituir los viejos cañones D-10T de 100 mm por un arma más moderna británica de la serie L7 de 105 mm.

Las discusiones políticas en Washington han retrasado la entrega de cazas General Dynamics F-16 a Pakistán, por lo que el grueso de su defensa aérea aún descansa en los siete escuadrones de Shenyang J-6 chinos (MiG-19), armados con misiles aire-aire Sidewinder.

La Fuerza Aérea

Para compensar su inferioridad frente a India, su enemigo principal, Paquistán necesita desarrollar su propia capacidad nuclear. De este modo, es posible que este país disponga pronto de medios nucleares para hacer frente a los de India, que hizo explosionar una bomba atómica de 15 kilotones en 1974 en un polígono de pruebas a sólo 145 km de la frontera común entre ambos estados. El arma encargada de lanzar cualquier ingenio nuclear podrá ser la Fuerza Aérea, que emplea aviones de combate occidentales y chinos. El elemento más moderno está formado por dos escuadrones, recién entregados, de cazas General Dynamics F-16A Fighting Falcon para la defensa aérea, que vuelan junto a siete escuadrones de viejos Shenyang J-6 (*alias* MiG-19 «*Farmer*») chinos de caza diurna y dotados con misiles AIM-9 Sidewinder.

El escuadrón de bombardeo nocturno equipado con anticuados Martin B-57 Canberra y que entró en acción repetidas veces durante las guerras de 1965 y 1971 ha sido dado de baja, de manera que en la actualidad las misiones ofensivas contraaéreas y de apoyo al Ejército están encomendadas a cuatro escuadrones recientes de aparatos de ataque Nanchang Q-5 «*Fantan-A*» de fabricación china. Se cree que se recibirán más ejemplares para equipar otros cuatro escuadrones y una unidad de conversión operacional. Estos aviones están respaldados por un único escuadrón de cazabombarderos y aparatos de intrusión Dassault-Breguet Mirage IIIEP y por tres escuadrones de cazas de ataque al suelo Dassault-Breguet Mirage 5PA. Los primeros pueden actuar también en funciones de superioridad aérea sobre los campos de batalla, para lo que utilizan misiles Matra R530 y R550.

El apoyo del Ejército en campaña y el despliegue de las fuerzas especiales en las áreas de retaguardia enemigas son las misiones principales de un único escuadrón de cuatrimotores Lockheed C-130B/E militares y L-100 Hercules ex civiles. Otro escuadrón de transporte opera diversos tipos de aviones en cometidos VIP. Existen asimismo dos escuadrones de helicópteros que emplean un puñado de Kaman HH-43B Husky, Aérospatiale Alouette III y SA 321 Super Frelon en tareas SAR y utilitarias, junto a unos pocos Bell 47G.

El entrenamiento de tripulaciones se realiza en diversas escuelas de vuelo y en una unidad de conversión operacional que están equipadas con diversos modelos de aviones de hélice y reacción de fabricación occidental y china.

La Armada

Aparte del hecho de que uno de los escuadrones de Mirage 5PA puede ser equipado con misiles AM.39 Exocet para poder realizar misiones antibuque, la Armada debe confiar en su propia flota de aviones navales para asegurarse un apoyo aéreo mínimo. Un único escuadrón de patrulla marítima emplea tres Dassault-Breguet Atlantic ex franceses en cometidos antisubmarinos y de superficie, mientras que otro escuadrón usa sus seis Westland Sea King Mk 45 configurados para misiones antibuque con misiles AM.39 Exocet. Las tareas de búsqueda y salvamento a nivel local dependen de un escuadrón de cuatro Alouette III.

El principal elemento ofensivo de la Armada, integrada por unos 11 000 hombres, está constituido, sin embargo, en su flota de submarinos de fabricación francesa. Ésta totaliza dos buques de la clase «Agosta» y cuatro de la «Daphné» armados con diversos tipos de torpedos antibuque y antisubmarinos de origen francés y con minas de influencia de fondo Thomson-CSF. Se investiga actualmente la posibilidad de instalar misiles antibuque de lanzamiento submarino en los dos «Agosta». Además, se dispone de tres submarinos enanos SX-404 italianos para la realización de misiones encubiertas.

Para reemplazar las pérdidas de guerra y los obsoletos buques ex británicos hoy en servicio, la Armada ha adquirido seis destructores «Gearing» ex estadounidenses. Aunque sus cascos tienen 40 años encima, han sido modernizados según el esquema FRAM I con un lanzador óctuple de misiles antisubmarinos ASROC (con 17 misiles), electrónica nueva y dos montajes triples de tubos para los torpedos antisubmarinos Mk 32. El crucero *Jahangir*, un «Dido» ex británico, ha sido relegado a la instrucción en puerto y a servir como batería antiaérea flotante, pues el entrenamiento en el mar está encomendado al destructor lanzamisiles *Babur* (un «County» ex británico), que desembarcará su sistema de misiles antiaéreos Sea Slug y en el que se agrandará el espacio para helicópteros a fin de que pueda recibir un Sea King. Existe también un destructor ex británico de la clase «Battle», el *Badr*, todavía en activo, si bien se espera que sea dado de baja a corto plazo debido a su antigüedad.

Las fuerzas sutiles son totalmente de origen chino: cuatro lanchas lanzamisiles de la clase «Hoku» dotadas con la versión china del «Styx», cuatro lanchas de ataque de la clase «Huchwan» armadas con torpedos, cuatro lanchas antisubmarinas de la clase «Hainan» y doce de ataque de la clase «Shanghai II» equipadas con cañones. Hay todavía en servicio un único superviviente de la clase «Town» de patrulleros pesados.

Emparedada entre la Unión Soviética e India, Pakistán se inclina del lado occidental. El servicio militar es voluntario, ya que confía en un ejército profesionalizado. En la instantánea, hombres del Grupo de Fuerzas Especiales desfilan a la carrera.